

DANIEL YERGIN

CÂȘTIGĂTOR AL PREMIULUI PULITZER

NOUA HARTĂ

**ENERGIE, CLIMĂ
ȘI
CIOCNIREA
NAȚIUNILOR**

LITERA

DANIEL YERGIN

NOUA HARTĂ

DANIEL YERGIN

NOUA HARTĂ

ENERGIE, CLIMĂ ȘI
CIOCNIREA NAȚIUNILOR

Traducere din limba engleză
SIMONA IACOB

LITERA
București



Pentru Rebeca, Alex și Jessica

INTRODUCERE

Cartea aceasta este despre noua hartă globală modelată de schimbările dramatice în geopolitică și în energie. În ea este vorba, de asemenea, și despre unde ne duce această hartă. Partea de geopolitică tratează schimbarea echilibrului și intensificarea tensiunilor între națiuni. Partea despre energie reflectă modificările profunde la nivelul operațiunilor de aprovizionare și al fluxurilor globale, determinate în mare parte de o schimbare remarcabilă în situația energetică a Statelor Unite și de creșterea rolului global al surselor regenerabile de energie și de noua politică climatică.

Diferite tipuri de putere sunt în joc. Există puterea națiunilor, care este modelată de economie, de capacități militare și de geografie; de marea strategie și de ambiție calculată; de suspiciune și de frică; dar și de ceea ce este neprevăzut și neașteptat. Există și puterea care provine din petrol și gaze și cărbune, din energia eoliană și solară și din divizarea atomilor și puterea ce provine din politici care urmăresc să reorganizeze sistemul energetic mondial și să se îndrepte spre amprentă de carbon zero în numele mediului.

Aceasta nu este o hartă simplu de urmărit, deoarece este dinamică, în continuă schimbare. S-a complicat și mai mult din cauza coronavirusului care a izbucnit din China și s-a abătut asupra planetei în 2020, aducând durere și imense suferințe omenești și haos. De asemenea, a închis economia mondială, a afectat comerțul atât local, cât și global, a distrus locuri de muncă și afaceri și i-a sărăcit pe mulți, a dus economia mondială la cea mai profundă recesiune de la Marea Criză, a contribuit enorm la creșterea datoriei publice, a accentuat tensiunile dintre țări și a creat mari turbulențe pe piețele globale de energie.

Această carte urmărește să clarifice și să explice această nouă hartă. Modul în care revoluția gazelor de șist a schimbat poziția Americii în lume. Cum și de ce iau naștere noi războaie reci între Statele Unite, pe de o parte, și Rusia și China, pe de altă parte, și rolul jucat de energie în cadrul acestora. Cât de repede – și potențial într-o direcție periculoasă – se schimbă relația de ansamblu dintre Statele Unite și China, de la „angajament” la „rivalitate strategică” și la ceea ce începe să arate ca un război rece emergent. Cât de instabile sunt fundamentele unui Orient Mijlociu care încă furnizează o treime din totalul petrolului mondial și o cantitate semnificativă de gaz natural. Modul în care ecosistemul alcătuit din petrol și automobile, care se menține de mai bine de un

secol, este acum amenințat de o nouă revoluție a mobilității. Modul în care preocupările climatice remodelează harta energiei și care va fi rezultatul mult discutatei „tranziții energetice“ de la combustibili fosili la energii regenerabile. Și cum a schimbat noul coronavirus piețele energetice și rolurile viitoare ale Celor Trei Mari – Statele Unite, Arabia Saudită și Rusia – care domină acum comerțul mondial de petrol.

„Noua hartă a Americii“ spune povestea neașteptatei revoluții a gazelor de șist care schimbă locul Americii în lume, prăbușind drastic piețele mondiale de energie și resetând geopolitica globală. Împreună, petrolul și gazele de șist s-au dovedit a fi cele mai mari inovații energetice de până acum. Energia eoliană și cea solară sunt ambele inovații ale anilor 1970 și 1980, deși și-au dovedit adevărata valoare abia în ultimul deceniu. Statele Unite au urcat înaintea Rusiei și a Arabiei Saudite pentru a deveni producătorul numărul unu mondial de petrol și de gaze și este acum unul dintre principalii exportatori mondiali ai ambelor resurse.

Deși vizată de interdicții din partea unor politicieni, revoluția gazelor de șist a alimentat creșterea economică a Americii, a îmbunătățit poziția sa comercială, a generat investiții și a creat locuri de muncă și a dus la scăderea facturilor la utilități pentru milioane de consumatori. Lanțurile de aprovizionare care susțin șistul ajung peste tot în Statele Unite, practic în fiecare stat, creând locuri de muncă chiar și în statul New York, care interzice dezvoltarea exploatărilor de șist în interiorul granițelor sale, din cauza opoziției activiștilor de mediu.

Începând cu crizele energetice din anii 1970, americanii s-au obișnuit să creadă că țara este vulnerabilă din cauza dependenței Statelor Unite de resurse importate. Dar consecințele geopolitice pentru Statele Unite, acum, că sunt aproape autonome, sunt evidente în noile dimensiuni de influență, în securitatea energetică sporită și o mai mare flexibilitate în politica externă. Cu toate acestea, nou-descoperita siguranță de sine își are limitele sale, deoarece energia rămâne o industrie interconectată la nivel global, iar aceste consecințe sunt încă doar o parte din legătura generală a relațiilor dintre națiuni. Mai mult, șistul era deja în căutarea următoarei sale „revoluții“ când coronavirusul l-a trimis învârtindu-se într-o nouă criză.

„Harta Rusiei“ este despre vâlvătaia produsă de interacțiunea fluxurilor de energie, concurența geopolitică și disputa continuă asupra granițelor instabile care au rezultat din prăbușirea Uniunii Sovietice în urmă cu trei decenii – și din efortul lui Vladimir Putin de a restabili Rusia ca mare putere. Rusia poate fi o „putere

energetică“, dar este, de asemenea, dependentă economic de exporturile de petrol și de gaze. Astăzi, ca și în epoca sovietică, aceste exporturi stârnesc dezbateri acerbe cu privire la posibilul avantaj politic asupra Europei care ar putea veni ca rezultat. Cu toate acestea, orice potențial beneficiu a fost disipat de schimbările de pe piețele de gaze europene și globale.

Consecințele spargerii bruste a Uniunii Sovietice în 15 țări independente rămân incerte, nicăieri mai mult decât între Rusia și Ucraina, unde conflictul privind gazele naturale a fost central. După anexarea Crimeei din 2014 de către Rusia, conflictul s-a mutat pe câmpul de luptă din sud-estul Ucrainei. În ciudatul mod în care funcționează istoria, acel război – și, mai exact, problema armelor americane pentru a rezista tancurilor rusești – a declanșat punerea sub acuzare a lui Donald Trump de către Camera Reprezentanților, urmată de achitarea lui de către Senatul american.

Relațiile SUA–Rusia au decăzut la un nivel de ostilitate nemaivăzut de pe vremea sovieticilor, de la începutul anilor 1980. În același timp, Rusia a „revenit“ în Orientul Mijlociu și „pivotează spre est“, către China. Moscova și Beijingul sunt unite în afirmarea „suveranității absolute“ și a opoziției lor față de ceea ce ei consideră „hegemonia“ americană. Există, de asemenea, considerente de ordin practic ale relației lor înfloritoare: China are nevoie de energie, iar Rusia are nevoie de piețe.

„Harta Chinei“ își are originea în ceea ce numește „secolul umilinței“, precum și în câștigurile sale extraordinare de putere economică și militară globală din ultimele două decenii și în nevoile energetice ale țării, care va deveni cea mai mare economie din lume (și, într-o anumită măsură, este deja). China își extinde influența în toate dimensiunile: geografică, militară, economică, tehnologică și politică. „Atelierul lumii“ încearcă acum să avanseze în lanțul valoric și să devină lider global în noile industrii ale acestui secol. China își revendică, de asemenea, propria hartă pentru aproape toată Marea Chinei de Sud, cea mai importantă rută comercială oceanică din lume și acum cel mai intens punct de confruntare strategică cu Statele Unite. Energia este o parte importantă a acestei revendicări.

Inițiativa Chinei „o centură, un drum“ este concepută pentru a retrasa harta economică a Asiei și a Eurasiei, și nu numai, plasând ceea ce a fost odată „Regatul de Mijloc“ în centrul unei economii globale reordonate. În urma acestei inițiative China urmărește să se asigure că va avea piețe de desfacere pentru bunurile sale și acces la energia și la materiile prime de care are nevoie. Dar în ce măsură este inițiativa „o centură, un drum“ în principal un proiect

economic sau, după cum afirmă criticii, un proiect geopolitic care vizează crearea unei noi ordini chineze în politica mondială?

Acordul OMC, care datează de la începutul acestui secol, s-a destrămat. Criticile aduse Chinei îi unesc pe democrații și pe republicanii dezbinați, de altfel, în Statele Unite, iar instituțiile de securitate națională din ambele țări se concentrează din ce în ce mai mult asupra celuilalt ca viitor adversar. Cu toate acestea, cele două țări sunt mai integrate din punct de vedere economic și mai interdependente decât recunosc mulți, după cum a demonstrat din păcate pandemia de COVID-19 din 2020; și sunt într-o dependență reciprocă de prosperitatea globală. Dar această realitate contează mai puțin pe măsură ce se aud voci tot mai puternice care solicită „decuplarea” dintre cele două mari economii ale lumii, marcate de o neîncredere tot mai mare, care a fost amplificată de criza coronavirusului, una dintre consecințele durabile ale acesteia fiind o tensiune mai mare între cele două țări.

Limitele geografice ale Orientului Mijlociu au fost constant redefinite de-a lungul Antichității, odată cu ascensiunea și prăbușirea atâtor imperii. Deși Imperiul Otoman a dăinuit timp de șase secole, granițele sale se schimbau adesea. Harta Orientului Mijlociu modern a fost stabilită în timpul Primului Război Mondial și după, în vidul rezultat din prăbușirea otomanilor și totuși bazată pe liniile provinciale lăsate în urmă de otomani. Hărțile au fost contestate permanent de atunci – de naționalismul panarab și islamul politic, de opoziția față de statul Israel și apoi de jihadiști precum ISIS, care vor să înlocuiască însăși ideea de „stat-națiune” cu un califat. Una dintre cele mai mari provocări din regiune astăzi este rivalitatea pentru supremație dintre Arabia Saudită sunnită și Iranul šiit, devenită acum mai complexă prin noua tentativă a Turciei de ocupare a acestui rol, recuperând o descendență care datează de pe vremea otomanilor. Definitorii pentru regiune sunt de asemenea confruntarea de patru decenii dintre Statele Unite și Iran și preponderența unor guvernări slabe în multe țări.

Orientul Mijlociu a fost modelat, desigur, nu numai de hărțile frontierelor, ci de diferite tipuri de hărți – de geologie, de puțuri de petrol și gaze, de conducte și de rute de tancuri. Petrolul și gazul, precum și veniturile, bogățiile și puterea care decurg din acestea rămân elemente centrale pentru identitatea regiunii. Cu toate acestea, prăbușirea prețului petrolului care a început în 2014 a alimentat o nouă dezbatere despre viitorul petrolului. Cu un deceniu în urmă, lumea își făcea griji în legătură cu „apogeul petrolului”, ideea că aprovizionarea cu petrol se va sfârși. Accentul s-a mutat asupra „vârfului de consum”: cât va continua să crească consumul de petrol și când va începe să scadă. Își va pierde petrolul

valoarea și importanța în deceniile viitoare? Prăbușirea cererii de petrol în 2020 a alimentat și mai mult necesitatea ca exportatorii de petrol să-și diversifice și să-și modernizeze economiile, ceea ce Abu Dhabi începuse din 2007 cu Viziunea pentru 2030 și Arabia Saudită încearcă să facă acum într-un timp foarte scurt.

Dacă există un factor major care conduce la ideea că cererea, nu oferta, este condiția viitoare, acesta este legat de intersecția politicilor climatice și a tehnologiei. Singura piață care părea garantată pentru petrol pentru o perioadă foarte lungă a fost transportul și, în special, automobilul. Nu mai este cazul, nu pe „Viitoarea hartă”. Căci petrolul se confruntă acum cu o provocare neașteptată din partea Noii Triade: mașina electrică, care nu folosește petrol; „servicii de mobilitate”, ride-hailing și ride-sharing; și mașini care se conduc singure. Rezultatul ar putea fi o competiție pentru supremație într-o nouă industrie de miliarde de dolari: „Tehnologia auto”.

Dezbaterea despre cât de repede poate și trebuie lumea să se adapteze la schimbările climatice nu se va rezolva în acest deceniu. Dar demersul va dobândi o prioritate mai mare pe măsură ce opinia publică este tot mai interesată și noile politici încearcă să pună în aplicare „amprenta de carbon zero”. Toate acestea ne duc la „tranziția energetică”: trecerea de la lumea de astăzi, care depinde de petrol, gaze naturale și cărbune pentru mai mult de 80% din energia sa – la fel ca acum 30 de ani – într-o lume care funcționează din ce în ce mai mult folosind energii regenerabile. Acordul de la Paris din 2015 a stimulat drumul către un viitor cu mai puține emisii de carbon. Într-adevăr, în ceea ce privește energia și clima, există două epoci distincte: „Înainte de Paris” și „După Paris”. Cu toate acestea, în timp ce tranziția energetică a devenit o temă omniprezentă în întreaga lume, dezacordul se dezlănțuie, atât în interiorul țărilor, cât și între ele, cu privire la natura tranziției: cum se desfășoară, cât durează și cine plătește. „Tranziția energetică” înseamnă, cu siguranță, ceva foarte diferit pentru o țară în curs de dezvoltare, cum ar fi India, unde sute de milioane de oameni săraci nu au acces la energie comercială, față de Germania sau Țările de Jos.

Energia solară și cea eoliană au devenit instrumentele alese pentru „decarbonizarea” energiei electrice. Odată „alternative”, acum sunt mainstream. Cu toate acestea, pe măsură ce ponderea generării lor crește, se confruntă cu provocarea „intermitenței”. Pot umple rețeaua cu electricitate când soarele strălucește și bate vântul, dar apoi aproape dispar când ziua este înnorată sau există doar o briză ușoară. Acest lucru indică provocări tehnologice majore: menținerea stabilității rețelei și găsirea modalităților de

stocare a energiei electrice la scară largă pentru mai mult de câteva ore.

„Clima“ va fi un factor determinant puternic al noii hărți a energiei. Aici dezvolt subiectul plecând de la povestea pe care am început-o în *The Quest*. În acea carte am analizat modul în care „clima“ a trecut de la a fi un subiect de interes pentru o mână de oameni de știință în Europa de la mijlocul secolului al XIX-lea, care se temeau de apariția unei noi ere glaciare care va distruge civilizația, la acordul despre încălzirea globală ce urma să aducă laolaltă 195 de țări la Paris, în 2015, pentru a crea o convenție climatică devenită reper global. În paginile acestei cărți accentul este pus pe modul în care avântul politicilor climatice – alimentat de cercetare și de observare, de modele climatice și de mobilizarea politică și puterea de reglementare, de activismul social, instituțiile financiare și îngrijorarea în creștere – vor transforma sistemul energetic. „Ampronta de carbon zero“ va fi una dintre marile provocări ale deceniilor viitoare, nu doar din punct de vedere politic, ci și în ceea ce privește modul în care oamenii își trăiesc viața și costurile pentru realizarea acesteia.

Prima mea carte, *Shattered Peace*, este despre originile Războiului Rece sovieto-american. Acum, în aceste pagini, cititorii vor găsi originile noilor războaie reci. *The Prize* este o pânză întinsă despre geopolitică și petrol de-a lungul a circa un secol și jumătate și care face cu siguranță parte din firul narativ al cărții *Noua hartă*. *The Commanding Heights*, la care am fost coautor, este despre lumea după Războiul Rece și noua eră a globalizării. Acum fragmentarea globalizării devine parte a acestei povești.

Căci noul coronavirus a alimentat o descreștere care începuse deja de la globalizare și de la instituțiile internaționale și de la cooperarea care au stat la baza acesteia. În 2008–2009, colaborarea internațională era esențială pentru a învinge criza financiară. 12 ani mai târziu, o astfel de cooperare la nivel guvernamental și internațional în combaterea răspândirii virusului a fost remarcabilă prin absența sa. Ceea ce se vorbea despre „decuplare“ s-a transformat într-o retragere a lanțurilor de aprovizionare care au stat la baza unei economii globale de 90 de miliarde de dolari. Într-un sens mai larg, se ridică granițe, naționalismul și protecționismul cresc și, în general, libera circulație a persoanelor nu mai e așa liberă. O consecință a suferinței economice globale produsă de pandemia din 2020 ar putea fi o prevalență mai mare a statelor fragile și eșuate, ceea ce ar crea noi provocări de securitate care, la un moment dat, ar ajunge dincolo de granițele lor. Cu toate acestea, guvernele ar fi împiedicate să răspundă nevoilor interne și internaționale, în ceea ce privește securitatea, sănătatea, energia sau clima, din cauza uriașei datorii și a protecției fiscale pe care și le-au asumat în lupta pentru conservarea economiilor lor.

Dar călătoria pe drumul către viitor începuse cu mult înainte de criza coronavirusului, nu numai cu surse regenerabile și vehicule electrice, ci și cu revoluția gazelor de sist care a transformat poziția energetică a Statelor Unite, a zguduit piețele globale și a schimbat rolul Americii în lume.

Și acela este drumul pe care pornim acum.

PARTEA I. NOUA HARTĂ A AMERICII

PARTEA I. NOUA
HARTĂ A AMERICII

Capitolul 1

OMUL CU GAZUL

Dacă doriți să vă întoarceți la începutul revoluției gazelor de șist, luați-o pe Autostrada 35E din Dallas și mergeți spre nord circa 64 de kilometri și apoi virăți spre ieșirea către orașelul Ponder. Treceți de magazinul de furaje, de turnul alb de apă, de semnul către Cowboy Church și de gogoșăria închisă. Încă vreo șase kilometri și sunteți în Dish, Texas, cu o populație de aproximativ 400 de suflete. Ajungeți la un gard din plasă de sârmă în jurul unei mici încâlcici de țevi cu o scară încorporată. Ați sosit – puțul de gaze SH Griffin # 4. Semnul de pe gard indică data... FORAT ÎN 1998.

Nu era tocmai momentul potrivit pentru a forța un puț. Prețurile la petrol și gaze se prăbușiseră odată cu criza financiară asiatică și cu panica economică globală ce a urmat. Dar SH Griffin # 4 a schimbat lucrurile mai mult decât și-ar fi putut imagina oricine la acea vreme.

Puțul a fost forat în principal cu tehnologie standard, dar și cu ajutorul testelor și cu ingeniozitate, în ciuda unui scepticism considerabil. Micul grup care lucra la puț era convins că se putea cumva extrage gazul natural din roca de șist densă într-un mod viabil din punct de vedere comercial – ceva ce manualele de ingineria petrolului spuneau că este imposibil. Mai mult decât oricine altcineva, convingerea de neclintit aparținea unui singur om, șeful lor – George P. Mitchell –, care credea cu adevărat.

Pentru a înțelege intensitatea acestei convingeri, trebuie să înțelegeți că drumul către SH Griffin # 4 începe într-adevăr cu mult mai mult timp în urmă, într-un mic sat din peninsula Pelopones a Greciei.

În 1901, un cioban analfabet de 20 de ani pe nume Savvas Paraskevopoulos a decis că singura sa cale de a scăpa de sărăcie era să emigreze în Statele Unite. Până când a ajuns în Galveston, Texas, fusese rebotezat Mike Mitchell. În cele din urmă a deschis o spălătorie și un stand de lustruit pantofi cu care de-abia reușea să-și întrețină familia. Fiul său George s-a înscris la Universitatea Texas A&M, unde a studiat geologia și disciplina relativ nouă a ingineriei petroliere. George era sărac, iar acesta era momentul Marii Crize. Pentru a-și plăti școala le-a vândut bomboane și articole de papetărie celorlalți studenți, i-a servit la masă și le-a confecționat haine. De asemenea, a fost căpitanul echipei de tenis și a ajuns în fruntea clasei.

După al Doilea Război Mondial, Mitchell nu a mai vrut să lucreze pentru nimeni. Împreună cu câțiva parteneri, a deschis un birou ca geolog consultant deasupra unei farmacii din Houston. Până în anii 1970, construisese o companie destul de mare de petrol și gaze, deși a întâmpinat multe dificultăți pe parcurs. Dar a avut o înclinație neobișnuită. Prefera gazul natural în locul petrolului.

Prin 1972 a descoperit *The Limits to Growth*, o carte a unui grup de ecologiști, Clubul de la Roma. Prezicea că o lume în curând suprapopulată va rămâne fără resurse naturale. Intrigat, a devenit din ce în ce mai interesat de problemele de mediu. Gazul natural s-a transformat pentru el nu numai într-o afacere, ci și într-o cauză, pentru că era mai curat decât arderea cărbunelui. Uneori îi suna pe oameni și îi muștra dacă i se părea că au spus ceva bun despre cărbune.

Alimentat de noul său etos ecologist, a lansat o afacere total diferită – creând o comunitate de 114 kilometri pătrați bine definită, împădurită și amenajată, la nord de Houston, numită The Woodlands. Sloganul său era „pădurea locuibilă”. (Astăzi are o populație de peste 100 000.) Mitchell s-a implicat în luarea deciziilor până în cele mai mici detalii, de la straturile de flori și copaci până la popularea zonei cu curcani sălbatici (până când unul a fost împușcat).¹

Cu toate acestea, cu greu își putea ignora afacerea cu energia. Avea o mare problemă. Mitchell Energy fusese contractată pentru a furniza 10% din gazul natural din Chicago. Dar rezervele de gaz din sol pentru a onora acest contract erau pe sfârșite. Mitchell Energy trebuia să facă ceva. Atunci Mitchell, absolut întâmplător, a găsit o soluție.

În 1981 a citit ciorna articolului de ziar al unuia dintre geologii săi. Articolul oferea o ipoteză care venea în contradicție cu ceea ce se preda la cursurile de geologie și de inginerie petrolieră. Sugera că gazul comercial ar putea fi extras adânc din subteran din rocă foarte dură – mai dură decât betonul. Aceasta era roca-sursă, „bucătăria” în care materialul organic fusese „gătit” timp de câteva milioane de ani și transformat în petrol sau în gaz. Conform manualelor, petrolul și gazul se deplasau apoi în rezervoare, de unde puteau fi extrase.

La vremea aceea se credea că petrolul și gazul ar putea rămâne în continuare în șisturi, dar nu puteau fi produse la scară comercială, deoarece nu puteau curge prin roca densă. Ciorna articolului contrazicea această ipoteză. Mitchell, măcinat de griji cu privire la contractul pentru Chicago, a devenit convins că aceasta ar putea fi calea spre salvarea companiei sale. Trebuia să existe o modalitate de a dovedi că informațiile erau greșite.

Zona de testare urma să fie Barnett Shale, numită astfel după un fermier care venise în zonă cu caravana la mijlocul secolului al

XIX-lea – 12 950 de kilometri pătrați întindere, 2,60 kilometri pătrați, sau mai mult, în subteran, extinzându-se sub aeroportul Dallas-Fort Worth și sub fermele și orașele mici din nordul Texasului. An de an, echipa lui Mitchell a trudit să spargă codul șisturilor. Scopul lor era să deschidă mici căi în șistul dens, astfel încât gazul să poată curge prin stâncă și în puț. Pentru a face acest lucru, au aplicat fracturarea hidraulică, mult mai cunoscută mai târziu sub numele de „fracking”, care constă în pomparea sub presiune a unui amestec de apă, nisip, gel și alți aditivi chimici în rocă, cu scopul de a o fisura și de a elibera gazul. Fracturarea hidraulică este o tehnologie dezvoltată la sfârșitul anilor 1940 și era utilizată în mod obișnuit în forajele convenționale de petrol și gaze de atunci.

Dar aici frackingul se aplica nu unui rezervor convențional, ci șistului în sine. Cu toate acestea, timpul trecea și se cheltuiau mulți bani fără rezultate comerciale. Criticile se înmulțeau în companie. Dar când oamenii îndrăzneau să-i sugereze lui Mitchell că ideea lui nu va funcționa, că ar fi doar un „experiment științific”, spunea: „Asta vom face”. Și pentru că el controla compania, Mitchell Energy a continuat cu fracturarea hidraulică în Barnett, dar tot fără rezultate.

Până la mijlocul anilor 1990, situația financiară a companiei devenise precară. Prețurile gazelor naturale erau în scădere. Mitchell Energy și-a redus cheltuielile și forța de muncă. Compania a vândut The Woodlands cu 543 de milioane de dolari. Când anunțul i-a fost transmis pentru verificare, Mitchell a notat: „OK, dar trist”. Mai târziu, el a spus: „Nu mi-a plăcut că a trebuit să-l vând”. Dar nu avea de ales. Compania avea nevoie de bani. Însă Mitchell nu a dat înapoi în privința șistului. Un lucru care l-a caracterizat mereu, așa cum spunea odată nepoata sa, a fost „încăpățânarea”. Dacă avea îndoieli, le păstra pentru sine.²

Până în 1998, compania cheltuise o mulțime de bani în proiectul Barnett – până la un sfert de miliard de dolari. Când analiștii au făcut prognoze despre viitoarele surse de gaze naturale ale Americii, Barnett nici măcar nu a fost menționat. „Tot felul de oameni experimentați, educați, au vrut să părăsească Barnett”, a spus Dan Steward, unul dintre cei care credeau în cauza celor de la Mitchell. „Au spus că aruncăm bani pe fereastră.”³

Nick Steinsberger, un manager de la Mitchell în vârstă de 34 de ani implicat în Barnett nu era printre sceptici. El era convins că trebuie să existe o soluție tehnică de a produce din șist. Mai mult, prețurile gazelor naturale erau mici și el încerca, de asemenea, să scadă costurile forării unui puț. Pentru a face acest lucru, a trebuit să atace unul dintre cele mai mari costuri – cel al gumei de guar.

Guma de guar, în mare parte importată din India, este derivată din boabele de guar. Este utilizată pe scară largă în industria alimentară pentru a da consistență în prăjituri, plăcinte, înghețată, cereale pentru micul dejun și iaurt. Dar are și o altă utilizare importantă – în fracturarea hidraulică, într-fel de gel care transportă nisipul în fisuri pentru a le extinde. Dar guma de guar și aditivii aferenți erau scumpi. La un meci de baseball din Dallas, Steinsberger s-a întâlnit cu alți geologi care înlocuiseră cu succes o mare parte din guar cu apă, dar în altă parte a Texasului și nu în cazul șistului. În 1997 a experimentat rețeta lor cu apă la câteva puțuri de șist, fără succes.

Steinsberger a primit aprobarea pentru o ultimă încercare. Aceasta a fost SH Griffin #4 în Dish. Echipa folosea încă apă pentru a înlocui în mare parte guarul, dar de data aceasta au injectat mai încet nisipul. Până în primăvara lui 1998 au avut răspunsul. „Puțul“, a spus Steinsberger, „a fost net superior oricărui alt puț forat vreodată de Mitchell.“ Formula pentru șist fusese găsită.

Noua tehnică avea nevoie de un nume. Nu au vrut să o numească doar „fracturarea cu apă“. Ar fi fost prea prozaic, chiar plictisitor. Astfel au numit-o „fracturare hidraulică cu volum mare de apă“.

Compania a adaptat rapid tehnica la noile sale puțuri din Barnett. Producția a crescut. Cu toate acestea, dacă intenționa să dezvolte șistul pe scară largă, Mitchell Energy avea nevoie de mult mai mult capital, pe care pur și simplu nu-l avea. Cu părere de rău, George Mitchell a început procesul de vânzare a companiei. În plan personal, a fost un moment dificil pentru el. Deși putea să fie mândru că intuiția și convingerea lui se dovediseră adevărate după 17 ani, făcea tratament pentru cancer de prostată, iar soția lui dădea semne din ce în ce mai evidente de Alzheimer. Nu existau cumpărători. Procesul de vânzare a fost anulat, iar compania și-a reluat activitatea.

În următorii doi ani, producția de gaz a companiei Mitchell Energy a ajuns mai mult decât dublă. Acest lucru i-a atras atenția lui Larry Nichols, director executiv la Devon Energy, una dintre companiile care refuzaseră Mitchell Energy în timpul procesului anterior de vânzare. Nichols și-a provocat propriii ingineri: „De ce se întâmplă asta? Dacă fracturarea nu funcționa, de ce producția lui Mitchell a crescut?“ Inginerii lui Devon și-au dat seama că cei de la Mitchell Energy găsiseră într-adevăr formula. Nichols nu avea de gând să lase compania să-i scape a doua oară. În 2002, Devon a cumpărat compania Mitchell cu 3,5 miliarde de dolari. „În acea perioadă“, a spus Nichols, „absolut nimeni nu credea că forarea șisturilor funcționează – nimeni în afară de Mitchell și de noi.“

Dar, ca să fie rentabil, pentru forarea șisturilor era nevoie de o altă tehnologie. Și anume de forajul orizontal. Acesta a permis operatorilor să foreze vertical (astăzi, până la circa 3 200 de metri adâncime) până la ceea ce se numește „punctul de start“, unde burghiul se rotește și se mișcă orizontal prin șisturi. Astfel, o suprafață mult mai mare din rocă este expusă la acțiunea burghiului, ceea ce duce la o cantitate mai mare de gaz (sau țiței) recuperată. Deși exista experiență în foraj orizontal, tehnologia a devenit mai răspândită abia la sfârșitul anilor 1980 și începutul anilor 1990. Acesta a fost rezultatul progreselor în măsurare și detectare, în foraj dirijat, analize seismice și în dezvoltarea unor motoare speciale care urmau să facă un lucru remarcabil – la 1 600 sau 3 200 de metri sub pământ, aveau să propulseze burghiul înainte odată ce acesta își făcuse virajul de 90 de grade și începea să se miște orizontal. Și a mai avut nevoie de un lucru – multe „încercări și erori“. Devon era acum dispus să încerce să combine forajul orizontal cu fracturarea.⁴

În vara fierbinte a lui 2003, un grup numeros de reprezentanți guvernamentali, ingineri, experți și directori din industria gazelor naturale s-au reunit, la circa 1 207 kilometri spre nord, într-o sală de conferințe cu aspect cavernos de la hotelul Marriott de lângă aeroportul Denver. Obiectivul era să revizuiască rezultatele unui studiu important privind viitorul gazelor naturale din SUA. Concluziile au fost profund pesimiste. După ce stagnaseră ani buni, prețurile gazelor naturale au crescut brusc. Cererea era în creștere, în special privind energia electrică. Cu toate acestea, în ciuda unei dublări a numărului de platforme active de foraj, se spunea în raport, „crudul“ adevăr era că „prețurile constant ridicate ale gazelor naturale“ nu aduceau creșterea așteptată a aprovizionării. Pe scurt, Statele Unite erau pe punctul de a rămâne fără gaze naturale.

Directorul studiului a informat grupul că noile tehnologii și gazul „neconvențional“ nu vor avea aproape nici un impact. Gazele de șist nu au fost menționate nici măcar în treacăt pe listă.

Un profesor de la Universitatea din Texas a ridicat obiecții. El a menționat că această estimare a gazului „neconvențional“ reprezenta doar aproximativ o treime dintr-o altă previziune. „Este o diferență a naibii de mare“, a comentat el caustic. Președintele și-a exprimat dezacordul. Previziunea divergentă conform căreia exista o rezervă potențială mai mare, a spus el, era complet greșită.

„Cineva se înșală amarnic, nu-i așa?“, a replicat profesorul.

Aproape toată lumea din sală era convinsă că profesorul greșea profund și că Statele Unite se confruntau cu un deficit permanent de gaze naturale din producția internă. Principalul mod de a compensa deficitul era să caute ajutor peste ocean – să importe gaze

naturale lichefiate (GNL). Statele Unite trebuiau să facă ceva nemaiîntâlnit în istoria lor: să depindă din ce în ce mai mult de importurile mari de GNL din Caraibe, Africa de Vest, Orientul Mijlociu sau Asia. Se credea că țara era predestinată să devină cel mai mare importator mondial de GNL, tot mai dependentă de piețele globale pentru gaz, așa cum era deja pentru petrol.⁵

Cu toate acestea, în acea lună iulie 2003, în timp ce proiectul final al studiului gazelor naturale era deliberat în sala de bal cu aer condiționat din Denver, echipajele lui Devon lucrau departe, la temperaturi insuportabile în Texas, forând metodic ceea ce a însumat în cele din urmă 55 de puțuri.

Larry Nichols, directorul executiv de la Devon, a ratat întâlnirea de la Denver, deoarece se concentra asupra programului de foraj al lui Devon. „În timp ce eram fiecare puț și pe măsură ce vedeam producția continuă a acestora, ne dădeam seama de la o zi la alta că ce se întâmpla schimba regula jocului“, își amintea Nichols. „Nu a existat niciodată un moment Eureka! Au existat o mulțime de mici momente Eureka pe măsură ce ne-am îmbunătățit tehnologia.“

La sfârșitul acelui program de foraj aveau dovada. Inginerii de la Devon au combinat cu succes cele două tehnologii – fracturarea hidraulică cu forajul orizontal – pentru a elibera gazul natural din sisturi. „Restul a fost istorie“, spunea ulterior Nichols.⁶

A fost ca și cum s-a dat startul. Știrea despre descoperire a declanșat o cursă frenetică între alte companii, ca să pună mâna pe o bucată din acea rocă dură înainte să o facă altcineva.

Acestea nu erau companiile foarte mari ale căror sigle sunt cunoscute în benzinăriile din toată țara. „Greii“ renunțau în continuare la producția lor din SUA, deoarece considerau că este un drum închis. În schimb, își investeau banii în apele adânci ale Golfului Mexic și în „megaproiecte“ de miliarde de dolari în întreaga lume. În viziunea lor, partea continentală a Statelor Unite era prea secătuită, prea evident în declin, pentru a oferi noi resurse la nivelul de care aveau nevoie.

Partea continentală a fost lăsată în seama companiilor independente – concentrate pe explorare și pe producție, neîmpovărate cu benzinării sau rafinării, mai antreprenoriale, mai rapide și cu structuri de costuri mai mici necesare pentru a face bani din instalațiile terestre din ce în ce mai secătuite. „Companiile independente“ în sine era un termen destul de larg, variind de la companii evaluate la mai multe miliarde de dolari până la mici și bătaioase companii de explorare.

Urma cursa pentru achiziționarea în concesiune a cât mai multor suprafețe promițătoare de la fermieri și agricultori și apoi

procesul de a face dovada resurselor. Nu toate șisturile, și-au dat seama curând, erau la fel; unele erau mai productive decât altele. Fiecare voia să găsească „punctele optime“, eventual suprafața cea mai productivă, înainte de oricine altcineva. Pionierii acestei revoluții au fost miile de „oameni ai pământului“ care băteau în uși și lăsau bilețele în căsuțele poștale și i-au determinat pe proprietarii de terenuri să-și vândă drepturile de exploatare, până atunci fără nici o valoare, în schimbul posibilității unor redevențe viitoare – și poate al unor bogății.

Companiile independente au dus cursa către alte șisturi din Louisiana și Arkansas, în Oklahoma, și apoi la ceea ce s-a dovedit a fi cel mai mare zăcământ de gaze de șist dintre toate, puternicul Marcellus, o rocă de bază groasă la un kilometru sau mai mult în adâncul pământului, care se întinde sub vestul New Yorkului până în Pennsylvania și Ohio și în continuare în Virginia de Vest. Ajunge, de asemenea, în Canada. Șistul Marcellus s-a dovedit a fi a doua cea mai mare regiune producătoare de gaze din lume – și probabil cea mai mare. Și o altă formațiune de șist numită Utica se afla sub părți ale șistului Marcellus. Ceea ce a determinat în mod special companiile independente să se miște cât mai repede posibil a fost prețul, cea mai mare motivație. „După zeci de ani în care a fost ieftin și din abundență“, relatează *The Wall Street Journal*, „gazul natural american este cel mai scump din lumea industrializată.“ Prețurile ridicate au stimulat o mulțime de experimente, de investiții și de riscuri care nu ar fi fost asumate la prețuri mai mici. Presupunea stăpânirea unui profil de producție diferit de cel al gazului convențional (și apoi al petrolului). Producția inițială dintr-un nou puț era ridicată, dar apoi a scăzut mult mai rapid decât în cazul unui puț convențional înainte de a se stabiliza. Acest lucru a creat nevoia de a continua forarea de noi puțuri în ceea ce a ajuns să fie descris drept procesul de fabricație.⁷

2008 a fost momentul în care a sunat deșteptarea. În acel an, producția de gaze naturale a Statelor Unite a crescut în loc să scadă conform așteptărilor generale. Aceasta a atras brusc atenția greilor, marilor companii internaționale. Unele dintre cele mai importante companii au început să-și reorienteze o parte din investiții către partea continentală a Statelor Unite. În unele cazuri, au cumpărat companiile independente. Și o serie de companii internaționale – din China, India, Franța, Italia, Norvegia, Australia, Coreea – au plătit prețul pentru a deveni parteneri ai companiilor americane independente și le-au furnizat banii de care aveau nevoie pentru a-și continua cursa frenetică.

Cu această nouă perspectivă, estimările bazei de resurse de gaze din SUA au crescut dramatic. Până în 2011, The Potential Gas Committee (Comisia pentru gaze naturale potențiale), care analizează resursele fizice pentru Statele Unite, a estimat resurse de

gaze recuperabile cu 70% mai mari decât cu un deceniu în urmă. În acel an, președintele Barack Obama declara: „Inovațiile recente ne-au dat posibilitatea de a exploata rezerve mai mari – cât pentru un secol – sub forma șisturilor care se află sub picioarele noastre”.

Cifrele au continuat să crească. Până în 2019, estimările Comisiei pentru gaze naturale potențiale în privința rezervelor recuperabile de gaze erau de trei ori mai mari decât cele din 2002. Producția de gaze a crescut atât de repede, încât a devenit cunoscută sub numele de „explozia șisturilor”. Pe măsură ce gazul trecea de la penurie la producție excedentară, inevitabilul s-a produs: prețurile s-au prăbușit. Combinația de resursă abundentă și preț scăzut a schimbat profilul energetic general din SUA, gazul ocupând o pondere în creștere din energia totală a Statelor Unite.⁸

Cea mai importantă schimbare a avut loc în sectorul energiei electrice. Regele Cărbune fusese mult timp sursa dominantă de energie electrică, o poziție ce fusese susținută de politicile guvernamentale în anii 1970 și 1980, care promovau cărbunele drept o sursă internă sigură de energie și restricționau utilizarea gazelor naturale pentru producerea de energie electrică (pentru că și în acele vremuri se credea că țara va rămâne fără gaze naturale). În anii 1990, înainte de șist, gazul nu reprezentase niciodată mai mult de 17% din generarea de electricitate. Dar, odată cu sosirea șistului, gazul avea un preț extrem de competitiv, iar opoziția activiștilor de mediu făcuse practic imposibilă construirea unei noi fabrici pe cărbune în Statele Unite. Chiar și în 2007, cărbunele generase jumătate din electricitatea Statelor Unite. Până în 2019, scăzuse la 24%, iar gazele naturale crescuseră la 38%. Acesta a fost principalul motiv pentru care emisiile de dioxid de carbon (CO₂) ale SUA au scăzut la nivelul de la începutul anilor 1990, în ciuda faptului că economia Statelor Unite se dublase.

Orice gând la importuri scumpe de GNL fusese alungat. Provocarea nu mai era cum să ne zbatem să suplimentăm resursele noi limitate, ci mai degrabă cum să găsim piețe pentru surplusul tot mai mare de gaz natural ieftin. Era în cantități atât de mari.

Capitolul 2

DESCOPERIREA PETROLULUI DE ȘIST

Într-o dimineață din 2007, Mark Papa se pregătea pentru o ședință de consiliu la Houston. Era director general al EOG, una dintre cele mai importante companii independente din șistul Barnett. Uitându-se la prezentările cu cât gaz găsisese numai EOG în Barnett, a început să-și frământa mintea. Înțelegea că amploarea lucrurilor se schimbase, își spunea Papa în sinea lui. Ca organizație, EOG obișnuia să gândească în termeni de „bcf” (billions of cubic feet) – miliarde de picioare cubice – pentru rezervele sale de gaze naturale. Acum, cu tot gazul de șist din Barnett, era vorba despre unități de 1 000 de ori mai mari – „tcf” (trillions of cubic feet) – trilioane de picioare cubice. Și „tcf”, până la Barnett, era de obicei rezervat pentru ceva de genul măsurării rezervelor totale de gaze din Statele Unite, nu ale unei singure companii!

Alte companii găseau cantități similare. Papa a făcut repede un calcul în minte. Rezultatul era alarmant. „Acest lucru va afecta piața gazelor naturale”, și-a dat el seama.

Papa avea aspectul ușor surprins al unui profesor de chimie care tocmai întârziase la oră. Crescuse lângă Pittsburgh și apoi, după ce a dat peste o broșură a unei companii petroliere, s-a hotărât să studieze ingineria petrolieră la Universitatea din Pittsburgh. „Acest lucru va suna neștiințific”, spunea el odată, „dar majoritatea zonelor în care se găsește petrol sunt relativ calde. Îmi place căldura.”

De-a lungul carierei sale, Papa învățase să fie atent la imaginea de ansamblu. Cândva lucrase pentru un economist din domeniul petrolier care urmărea îndeaproape OPEC și fluctuațiile de pe piața petrolului. „Am învățat că trebuie să fii atent la cerere și la ofertă”, spunea Papa. „Îmi plac mecanica cererii și a ofertei, fluctuațiile.”

Acum, lăsând deoparte prezentările pe care le trecea în revistă, Papa a vizualizat ce transmitea mecanica cererii și a ofertei. „Este extrem de evident”, a spus el. „Gazul este o marfă, iar prețurile se vor prăbuși. Iar noi vom fi puternic afectați.”¹

EOG avea doar trei opțiuni. Putea ieși pe piața internațională, dar atunci ar fi concurat împotriva unor companii precum Exxon, Shell și BP, și asta ar fi fost foarte greu, deoarece EOG nu avea nivelul, resursele sau experiența necesare. Sau se putea aventura în

apele adânci ale Golfului Mexic. Dar nu avea nici o experiență în acel domeniu.

Sau putea merge spre domeniul unde avea anumite competențe – în șisturi – și să vadă dacă se putea extrage petrol din roca densă așa cum făcuseră cu gazul natural. Dar asta l-ar fi împins pe Papa într-o situație similară cu cea cu care se confruntase George Mitchell – să se lovească de un zid mare de scepticism. „Dogma industriei“, în cuvintele companiei EOG, afirma categoric că roca de șist era prea densă, chiar și cu fracturarea hidraulică, ca petrolul să curgă. Conform acestei dogme, moleculele de petrol erau mult mai mari decât moleculele de gaz și, prin urmare, nu puteau trece prin porii mici pe care fracturarea hidraulică îi crea în rocă.

Acesta nu era singurul motiv pentru scepticism. Exista, de asemenea, convingerea aproape universală că zilele Americii ca producător de petrol se apropiau vertiginos de sfârșit. Până în 2007, producția de petrol din SUA urma să scadă la 5,1 milioane de barili pe zi, puțin mai mult de jumătate din cât fusese la începutul anilor 1970. Între timp, importurile nete de petrol crescuseră la aproape 60% din consum. Poate că politicienii promiseseră „independență energetică“. Dar adevărata întrebare părea să fie în ce ritm vor continua să crească importurile.

EOG trebuia să răspundă la întrebarea punctuală: erau moleculele de petrol prea mari pentru a curge prin șisturile care fuseseră fracturate? Erau în mod clar mai mari decât moleculele de gaze naturale. Dar cu cât?

„Hai să căutăm“, a spus Papa. Cu siguranță, trebuiau să existe niște lucrări de cercetare. Cu toate acestea, în mod ciudat, echipa EOG nu a găsit nici un studiu care să cuantifice dimensiunea unei molecule de petrol.

Trebuiau să facă singuri cercetările. Cât de mare era o moleculă de gaz natural, cât de mare era o moleculă de petrol și ce dimensiuni aveau porii – micile spații sau găuri, invizibile cu ochiul liber, în rocă, înainte și după fracturare? După ce au investigat problema cu microscopie electronică și o scanare CT și felii subțiri de carote extrase din șist, au aflat răspunsul – o moleculă de petrol era undeva între puțin mai mare decât o moleculă de gaz și până la de șapte ori mai mare. Dar, foarte important, chiar și moleculele de petrol de acea dimensiune puteau aluneca prin fisurile din șisturi.

Papa și-a convocat directorii. „Băieții ăștia sunt pregătiți să găsească gaz“, a spus el. „Am avut succes dincolo de cele mai îndrăznețe visuri ale noastre.“ Așa că a fost un șoc când Papa le-a spus că prețul gazului se va prăbuși și că ar putea rămâne scăzut mulți ani. Le-a comunicat managerilor uluiți de afirmația sa că firma lor nu va mai căuta gaze de șist. În schimb, ar trebui să înceapă să caute petrol de șist.

În încăpere se lăsase o liniște deplină. Papa era pregătit ca ideea lui să fie respinsă. Ar fi putut avea loc o adevărată revoltă. Directorii ar fi putut reacționa dur: „Mark, ți-ai ieșit din minți“. În schimb, au spus: „Bine, Mark, vom face asta“.

Cu toate acestea, Papa nu se grăbea să facă publică schimbarea. Nu după multă vreme, a mers la o conferință a investitorilor din New York și a ascultat în timp ce ceilalți directori generali vorbeau despre cât gaz descoperiseră – și cât vor mai găsi. Însă Papa se gândea în sinea lui: „Oamenii ăștia nu știu nimic despre economia de bază“. În ceea ce-l privea, a fost în mod deliberat evaziv în public cu privire la noua perspectivă a EOG.

Dar în interiorul EOG situația era diferită. „Ne-am întors la 180 de grade în direcția opusă, căutând petrol“, spunea Papa.

EOG s-a axat într-un final asupra șistului Eagle Ford, care se află pe teritoriul Texasului de Sud. Eagle Ford era considerat drept roca-sursă – „bucătăria“ – pentru alte câmpuri petrolifere din Texas, dar se considera că are puțin potențial comercial în sine. Cu toate acestea, în cercetările lor, geologii EOG au dat peste înregistrările seismice din puțuri cu producție foarte scăzută numite „strippers“, care fuseseră forate cu zeci de ani în urmă. În timp ce analizau înregistrările, se entuziasmau din ce în ce mai tare. Profilurile de producție ale acestor puțuri vechi se potriveau cu performanța puțurilor de șist – o producție inițială ridicată, apoi scăzând la o producție constantă cu un nivel mult mai scăzut. Toate scenariile, spunea Papa, „cereau foraj orizontal“. Geologii și inginerii petrolieri de la EOG au vizualizat brusc ceva ce ar fi fost de neconceput înainte – aproape 195 de kilometri de petrol pur.

Papa a dat ordin de a se concesiona cât mai mult teren, dar cât mai discret posibil. Când au terminat, cei de la EOG achiziționaseră o jumătate de milion de hectare la prețul de 400 de dolari pe hectar. EOG credea că achiziționase aproape un miliard de barili de petrol. Dar, când au început să foreze, au descoperit că subestimaseră foarte mult rezervele. Papa a dat vestea la o conferință pe tema investițiilor în 2010. „Credem că petrolul forat orizontal din rocă neconvențională va revoluționa industria nord-americană“, a spus el. Odată ce a devenit evident ce făcuse EOG, alte companii s-au repezit în Eagle Ford. Prețul terenului a crescut de la 400 de dolari pe hectar la 53 000 de dolari. Până în 2014, EOG devenise cel mai mare producător de țiței onshore din Statele Unite.

În câțiva ani, avea să devină clar că Papa subestimase petrolul de șist. Care nu a schimbat doar regulile jocului în America de Nord. A revoluționat întreaga planetă.²

Apoi a urmat Dakota de Nord. După decenii de puțuri secate în tot statul, petrolul fusese descoperit în 1951 în bazinul Williston de o

companie numită Amerada, care a devenit ulterior parte din Hess Corporation.

Explozia care a urmat a dus la publicarea unui articol pe prima pagină a revistei *Time* care descria statul Dakota de Nord ca pe un „El Dorado” pentru viitoarea producție de petrol. Inscripția monumentului dedicat în 1953 descoperirii făcute de Amerada spunea că acesta „a însemnat începutul unei noi ere pentru Dakota de Nord”. Dar s-a dovedit că nu a fost vorba nici de un El Dorado și nici de o nouă eră. În ciuda multor foraje, nu s-a găsit prea mult petrol și avântul s-a stins. Cu toate acestea, Amerada (și mai târziu Hess) a rămas în stat, extinzându-și suprafața. „Tot găseam alte orizonturi geologice și asta ne-a ținut în joc”, declara directorul general al Hess, John Hess. „Am crezut că schimbările tehnologice ne vor permite să extragem mai mult petrol. Am rezistat pentru că am continuat să credem în asta. Există o teorie veche în domeniul petrolului – dacă ai un zăcământ unde ai mai multe șanse, te ții de el.”³

Și alții au bănuț, de asemenea, că se poate găsi o cantitate semnificativă de petrol în Dakota de Nord. Printre ei și Harold Hamm din Oklahoma. Era petrolist până în măduva oaselor. „Afacerea cu petrol a pus stăpânire pe mintea și pe imaginația mea tânără”, spunea el. „Voiam să găsesc petrol.”

Hamm crescuse sărac lipit, unul dintre cei 13 copii ai unui fermier din Oklahoma. În copilărie, el își ajutase familia să culeagă bumbac. Deoarece sezonul de recoltare depășea începutul lui școlar, adesea se alătura clasei sale cu o întârziere de câteva luni și trebuia să muncească din greu pentru a recupera. În loc să meargă la facultate, el s-a dus să lucreze pe câmpurile petrolifere. La început, principalele sale abilități erau etica profesională, inteligența și dorința acerbă de a reuși. Era, după cum s-a descris singur ani mai târziu, „un tânăr flămând”.

Una dintre slujbele sale era să transporte motorină și ulei lubrifiant la siturile de foraj și astfel a cunoscut petroliști. Vorbea cu ei despre industrie și aceștia l-au învățat cum să citească hărți și registre și cum să foreze și să finalizeze puțuri. La 25 de ani, în 1971, a strâns bani pentru a obține drepturile asupra unui câmp petrolifer pe care o companie îl vindea. Avea o părere diferită asupra perspectivelor acestuia. „Eram în branșă de cinci ani”, spunea el, „și aveam o convingere de nezdruccinat.” A dat de petrol. S-a lansat. De asemenea, și-a dat seama că are de recuperat. Își petrecea serile studiind cărți de geologie și de geofizică și, când putea, urma cursuri la un colegiu local. „Nu m-am dus pentru diplomă, ci pentru educație”, spunea el. Și-a vândut prima companie în 1982. A deschis o firmă de foraj. A avut parte și de eșecuri, inclusiv forarea a 17 puțuri secate unul după altul. Dar a

perseverat și a construit o companie pe care a numit-o Continental Resources.

La mijlocul anilor 1980 a început să caute petrol în Bazinul Williston care traversează Montana și Dakota de Nord. Continental Resources a descoperit două câmpuri pe partea statului Montana folosind forajul orizontal. În 2003, Continental a început să achiziționeze terenuri pe partea din Dakota de Nord a bazinului.

Revoluția șisturilor în sectorul gazelor naturale abia începea. Putea fi aplicată această tehnologie în Dakota de Nord? La o adâncime de trei kilometri, prinsă între alte straturi, era o formațiune numită Bakken, după un fermier local, și chiar sub ea cele Trei Furci. Deși clasificate din punct de vedere tehnic drept „nisipuri compacte“, acestea sunt similare șisturilor și sunt de obicei denumite șisturi. Până la revoluția șisturilor au fost trecute cu vederea – nu aveau nici o valoare. „Oamenii credeau că nu se va putea produce niciodată la Bakken“, a declarat John Hess. Dar ceea ce se întâmpla în șistul Barnett din Texas sugera contrariul.

Din punct de vedere tehnologic, răspunsul era forarea orizontală pe „etape“. În loc să încerce fracturarea orizontală pe toată lungimea puțului dintr-odată, sondorii au făcut acest lucru în etape, învățând și experimentând și adaptându-se la roca respectivă pe măsură ce înaintau. Realizând acest lucru în etape de trei kilometri sub pământ de-a lungul unui traseu orizontal de trei kilometri a durat mai mult timp și a costat mai mult. Dar putea funcționa. Și până în 2009 a funcționat.

Bakken a dat lovitura. În 2004, Dakota de Nord produsese un total de 85 000 de barili pe zi. Până în 2011 crescuse de peste patru ori, la 419 000 de barili. Dakota de Nord a depășit California, al treilea cel mai mare stat producător de petrol din țară și apoi Alaska, al doilea cel mai mare stat producător, întrecut doar de Texas. Până în 2014, Dakota de Nord producea 1,1 milioane de barili pe zi – o creștere de 13 ori comparativ cu un deceniu în urmă. S-a dovedit că revista *Time* avusese dreptate în prezicerea unui „El Dorado“ în Dakota de Nord; numai că făcuse asta cu 60 de ani prea devreme.⁴

Explozia producției petroliere din Dakota de Nord a dat un mare impuls economiei statului și veniturilor publice. Economia a crescut brusc, la fel și veniturile. Fermierii care își desfășurau activitatea la periferie, dar care avea drepturi de exploatare au avut parte de o infuzie de bani. În anii de după 2008, Statele Unite înregistrau o rată ridicată a șomajului, însă Dakota de Nord a avut cea mai mică rată, iar persoanele fără loc de muncă au migrat într-acolo.

Dar rapiditatea și amploarea creșterii economice au venit cu alte probleme... lipsa de locuințe și de drumuri, de școli, de spitale și

chiar de instanțe de judecată. De asemenea, Dakota de Nord nu era suficient conectată la conducte, ceea ce însemna că volume mari de petrol trebuiau transportate în garnituri de tren cu câte 100 de vagoane. Cantitatea de petrol transportată pe calea ferată în Statele Unite a ajuns de la 50 000 de barili pe zi în 2010 la peste 1 milion în 2014. Afacerea a fost foarte bine-venită pentru căile ferate, a căror activitate de transport cu cărbune era în declin.

Una dintre cele mai neobișnuite provocări din Bakken s-au dovedit a fi păsările. Departamentul de Justiție al SUA, acționând în urma unei plângeri din partea Departamentului Statelor Unite pentru Animale Sălbatică și Pești, a depus o acuzație împotriva companiei Continental și a altor două companii petroliere pentru moartea a 28 de păsări călătoare. În cazul Continental, numărul total al victimelor a fost o singură pasăre, dintr-o specie cunoscută sub numele de *Sayornis saya*, pe care Laboratorul de ornitologie al Universității Cornell o descrie ca fiind „întâlnită frecvent în preajma oamenilor, adesea făcându-și cuib în clădiri“. Prin comparație, conform Departamentului pentru Animale Sălbatică și Pești, parcurile eoliene sunt responsabile pentru moartea a jumătate de milion de păsări, mașinile – pentru moartea a 60 de milioane de păsări pe an, iar 100 de milioane mor izbindu-se în zbor de ferestre. Un judecător federal a renunțat în cele din urmă la caz în 2012, declarând că o condamnare ar transforma în infracțiune multe dintre activitățile cotidiene, inclusiv tunderea și tăierea copacilor, recoltarea culturilor, condusul unei mașini și deținerea unei pisici (care ar fi responsabile pentru moartea a circa 3,7 miliarde de păsări pe an în Statele Unite).⁵

După Bakken și Eagle Ford a venit Permian – cel mai mare dintre toate. Bazinul Permian se întinde pe circa 195 000 de kilometri pătrați în vestul Texasului, până în partea sud-estică a New Mexico. O mare parte din acesta este caracterizat drept o „câmpie înaltă fără forme distincte“. Își datorează numele epocii geologice permiane, care s-a încheiat cu „marea extincție“ ce a dus la dispariția majorității vietăților acum circa 250 de milioane de ani. Numele în sine provenea de la orașul rusesc Perm, unde în secolul al XIX-lea un geolog britanic identificase roci din acea eră geologică.

La începutul secolului XX, regiunea aridă a Permianului a fost clasată ca „cimitir petrolifer“. În 1920 se spunea despre Permian că „aproape nimic nu o recomandă... drept o potențială zonă cu zăcămintele de petrol“.

Primul puț profitabil a apărut în 1923 pe terenurile cu care statul a înzestrat Universitatea din Texas – „Santa Rita 1“, numit

astfel după „Sfânta imposibilului“. Dar puțurile forate ulterior au dezamăgit.⁶

Apoi, în octombrie 1926, printr-un contract de concesiune, care aproape expirase, o descoperire a arătat faptul că Permianul era o mare regiune petroliferă. Bazinul Permian urma să devină, de asemenea, unul dintre cele mai importante active ale Americii în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, deoarece producția sa s-a dublat literalmente pentru a satisface nevoia de combustibil din timpul războiului. După război, Permianul a cunoscut din nou o creștere spectaculoasă. Regiunea și afacerile cu petrol au devenit un magnet pentru tinerii care își căutau norocul, printre ei un veteran al marinei și absolvent al Universității Yale, George H.W. Bush, care s-a mutat acolo împreună cu soția sa, Barbara, și copilul lor, George. În fiecare zi, companiile independente își încercau norocul. „Dacă dădeam lovitură“, spunea Bush la acea vreme, „puteam face bani. Dacă nu dădeam lovitură, ghinionul meu.“ În 1974, bazinul – în realitate mai multe câmpuri petrolifere uriașe – a atins apogeul, furnizând aproape un sfert din totalul rezervelor de petrol american.⁷

Dar după aceea producția în Permian a început să scadă vertiginos, atingând un punct minim în 2007. Sfânta imposibilului nu a mai fost acolo pentru a ajuta și mulți au cântat prohodul regiunii. „Rolul bazinului Permian ca regiune majoră producătoare de petrol pare astfel să fi trecut“, scria un geolog în 2006, și viitorul său „poate fi astfel doar unul de declin continuu.“

Cu toate acestea, până în acel moment, creșterea prețurilor petrolului începea să stimuleze reînnoirea activității în Permian. Numărul instalațiilor de foraj a crescut și până în 2011 devenise din ce în ce mai greu să găsești o masă liberă la Bar and Grill de pe Wall Street, un restaurant preferat de petroliștii din Midland. Dar se foră încă după metoda tradițională a puțurilor verticale.

Ianuarie 2011 a marcat începutul Primăverii Arabe, care a creat tumult în Orientul Mijlociu și în Africa de Nord – și multă incertitudine cu privire la viitorul acelei regiuni. În aceeași lună, titlul unui nou raport anunța că industria petrolieră americană se schimbă – „The Shale Gale Goes Oily“. Principalul studiu de caz a fost Bakken. Dar a atras, de asemenea, atenția asupra unei eventuale schimbări radicale – faptul că „administratorii se mai uită o dată în propria curte“ pentru a stabili dacă noile tehnologii ar putea fi aplicate „câmpurilor existente“ considerate terminate. Cel mai mare teritoriu a fost bazinul Permian.⁸

În noiembrie 2011, membrii consiliului de administrație al Pioneer, o mare companie independentă, s-au adunat în sala de conferințe din Dallas pentru a asculta o prezentare de trei ore a geologilor companiei. Soarta companiei o reflectase pe cea a industriei. Se aventurase în apele adânci ale Golfului Mexic și în

cele internaționale, dezvoltând proiecte în țări începând cu Argentina și continuând cu Guineea Ecuatorială. În 2005 a decis să înceapă să-și vândă proiectele internaționale și să se întoarcă acasă. „Arena politică și structura costurilor din diferitele noastre active în afara celor 48 cu valoare mai scăzută onshore din Statele Unite deveneau prea riscante“, declara directorul general Scott Sheffield. De asemenea, puteau observa succesul pe care îl aveau alte companii în șistul Barnett. Mai bine să bage banii înapoi în Statele Unite, unde contractele erau în general respectate și instanțele independente, decât să trateze cu guverne străine care puteau modifica unilateral condițiile de funcționare a unei companii.

Timp de doi ani, geologii de la Pioneer studiaseră șisturile de sub cele 900 000 de hectare în Permian deținute de companie. Concluzia lor a fost uimitoare. Aici se afla o potențială mină de aur – nu doar un singur strat de șist, ci strat peste strat de roci strânse, stivuite una peste alta ca niște clătite la un kilometru sau doi sub suprafață, al căror petrol putea fi făcut să curgă în cantități abundente prin fracturare hidraulică și forare orizontală. „Acesta a fost momentul evrika“, a spus Sheffield. Pioneer și-a redirectionat brusc cheltuielile către resursa respectivă. În 2012 a forat primul său puț de șist orizontal de succes în Permian.⁹

Pioneer a fost doar una dintr-o serie de companii care au profitat de noua ocazie. Încă o dată, regiunea era în plină expansiune. Criza acum nu era de petrol, ci de muncitori, de locuințe și de spații de birouri. S-au făcut planuri pentru o clădire de birouri de 53 de etaje în Midland, care urma să fie cel mai înalt zgârie-nori între Houston și Los Angeles. Producția a explodat. Până în 2014, producția din bazinul Permian a crescut de la acel punct scăzut de 850 000 de barili în 2007 la două milioane – aproape 25% din producția totală de țiței din SUA.

În total, într-un timp foarte scurt, noua tehnologie a transformat Texasul, deschizându-i calea către o creștere excepțională. Între ianuarie 2009 și decembrie 2014, producția totală de țiței a statului a crescut mai mult de trei ori. Până în acest moment, Texasul producea mai mult petrol decât Mexicul și mai mult decât orice altă țară OPEC, cu excepția Arabiei Saudite și a Irakului.



Noile zăcămintele de șist

Producția de petrol din Texas a crescut de cinci ori într-un deceniu și a fost mai mare decât a tuturor țărilor din OPEC, cu excepția Arabiei Saudite.

Revoluția neconvențională a modificat și harta resurselor de petrol. O zonă din Permian – cunoscută sub numele de Spraberry and Wolfcamp – era considerată acum al doilea cel mai mare câmp petrolifer din lume, întrecut doar de Ghawar, câmpul uriaș al Arabiei Saudite. Eagle Ford se clasa pe locul al cincilea, în urma câmpului Burgan din Kuwait și al unui alt câmp saudit și înaintea imensului câmp Samotlor, care este baza puterii petroliere a Rusiei.

Statele Unite redeveniseră, din nou, un jucător important pe piața mondială a țițeiului.

Capitolul 3

„DACĂ MI-AI FI SPUS ACUM ZECE ANI” – RENĂȘTEREA INDUSTRIALĂ

St. James este o parohie rurală din Louisiana, pe malurile râului Mississippi. Solul său bogat susține plantațiile de trestie-de-zahăr care sunt temelia economiei locale. Este cunoscut pentru focurile de tabără din Ajunul Crăciunului de pe digurile de-a lungul râului, care, potrivit legendei, trebuie să-l întâmpine pe „Papa Noel”, altfel cunoscut sub numele de Moș Crăciun, și să-l ajute să nu se piardă în timp ce își croiește drum pe Mississippi în jos cu sacul plin de cadouri în spate.

Într-o seară de vineri, din toamna lui 2015, o altfel de ceremonie a avut loc în incinta liceului local, de data aceasta cu scopul de a întâmpina cu căldură în parohie un nou oaspete, care purta în sac un alt tip de cadou – o investiție de anvergură în zonă, ceva nemaivăzut până atunci. Acest vizitator era Wang Jinshu, președintele companiei Yuhuang Chemical, cu sediul central în cealaltă parte a lumii, în provincia Shandong, China.

Wang venise să demareze prima etapă în valoare de 1,9 miliarde de dolari pentru o instalație chimică pe care Yuhuang o construia în St. James. Yuhuang cumpărase nu doar 1 300 de hectare de plantație de trestie-de-zahăr, ci și liceul din apropiere în care se ținea ceremonia, permițând comunității să construiască un liceu nou, mai modern. În timp, proiectul urma să creeze numeroase noi locuri de muncă în parohia St. James și mai multe venituri.

Ce l-a adus pe Yuhuang în zonă era gazul natural ieftin. Era mai rentabil pentru companie să profite de o conductă care aducea gaze de șist, să producă substanțele chimice în Louisiana și să le trimită în China decât să construiască o instalație similară în China. Un director executiv al companiei Yuhuang a menționat numeroase motive în favoarea proiectului – de la necesitatea produsului său până la impactul „benefic” asupra relațiilor SUA–China și alinierea acestuia la politicile președintelui chinez Xi Jinping. Dar baza tuturor acestora era una mai pragmatică – un contract pe 20 de ani pentru gaze naturale ieftine.¹

În 2019, cu proiectul finalizat în proporție de 60% și o a doua fază planificată, dar pe fondul războiului comercial dintre SUA–China, Yuhuang a considerat că este prudent să se asocieze cu o companie americană. Dar ce avusese loc în acea noapte cu patru ani

în urmă, în 2015, la liceul din parohia St. James, era parte dintr-un subiect mult mai larg – revigorarea producției americane și competitivitatea sa crescută în economia mondială.

Odată cu revoluția neconvențională, poziția energetică a Americii arăta foarte diferit de ceea ce se așteptase cu doar câțiva ani în urmă. Producția de gaze naturale din SUA creștea dramatic. Același lucru era valabil și pentru petrol. Importurile de petrol scădeau într-un ritm accelerat, ca de altfel și banii cheltuiți de SUA pentru importul de petrol – toate acestea reducând deficitul comercial al țării. Cu toate acestea, impactul revoluției șistului asupra economiei americane a mers și mai departe.

În 2014, Ben Bernanke, proaspăt pensionat din funcția de președinte al Rezervei Federale, descria revoluția neconvențională drept „una dintre cele mai benefice evoluții, dacă nu chiar cea mai benefică” din economia americană de la criza financiară din 2008–2009. Acest impact a fost amplificat de natura fluxurilor economice. Creșterea bruscă a activității economice stimulate de gazul și de petrolul de șist, combinată cu scăderea accentuată a importurilor, și-a propagat beneficiile prin lanțurile de aprovizionare și legăturile financiare în întreaga economie a SUA. Acest lucru era foarte diferit de banii care ieșeau din țară pentru a sprijini dezvoltarea în altă parte sau ajungeau în fondurile suverane de investiții din țările exportatoare. Acest flux monetar intern a sporit exponențial impactul.

Între sfârșitul Marii Recesiuni, în iunie 2009, și 2019, investițiile fixe nete în sectorul extracției de petrol și de gaze reprezentau mai mult de două treimi din totalul investițiilor industriale nete din SUA. Altfel spus, între 2009 și 2019, creșterile producției de petrol și de gaze au reprezentat 40% din creșterea cumulată a producției industriale din SUA.

În termeni practici, aceasta însemna bani care au intrat pentru plata salariilor în toată țara. Până în 2019, revoluția neconvențională susținea deja peste 2,8 milioane de locuri de muncă.¹ Existau locuri de muncă în zona câmpurilor petrolifere și în sectorul gazelor naturale, locuri de muncă în producția din Vestul Mijlociu de echipamente, camioane și țevi, locuri de muncă în California în scrierea de software și gestionarea datelor și locuri de muncă generate de venituri și de cheltuieli crescute, cum ar fi agenți imobiliari și vânzători de automobile. Frapant este faptul că, date fiind conexiunile, impactul economic a fost resimțit în aproape toate statele. Acest lucru a fost valabil chiar și în statul New York, unde activiștii de mediu și politicienii au reușit să determine statul să interzică fracturarea hidraulică și să împiedice crearea unei noi conducte de gaze naturale care ar fi transportat gaze naturale ieftine de la șistul Marcellus până în Pennsylvania și

în New England, care avea deficit. Lipsa de noi conducte a dus la o interdicție în 2019 privind legarea la conducte de gaz pentru locuințele noi și întreprinderile mici din districtul Westchester, chiar la nord de New York. Cu toate acestea, chiar și New Yorkul a înregistrat 40 000 de noi locuri de muncă care susțineau activitatea în domeniul șisturilor în alte state.²

Toată această activitate economică progresivă generează multe venituri federale, estimate la 1,6 trilioane de dolari între 2012 și 2025.

Șisturile au generat nu doar venituri, ci și controverse și opoziție din partea ecologiștilor pe măsură ce s-au dezvoltat. La fel ca în cazul majorității activităților industriale importante, problemele de mediu din jurul șisturilor trebuie gestionate corespunzător. În primii ani ai revoluției gazului de șist, controversa s-a concentrat în special asupra contaminării apei, fie din procesul de fracturare în sine, fie din epurarea apelor reziduale care ies din puț. Un deceniu mai târziu, după cum observă Daniel Raimi în cartea sa *The Fracking Debate*, contaminarea apei s-a dovedit a nu fi problema fundamentală de care se temeau unii. Pentru început, fracturarea în sine are loc la câteva mii de metri sub acviferele cu apă dulce. De asemenea, exista opinia că șistul era o activitate din „Vestul sălbatic”. Dar producția gazului de șist, la fel ca și restul industriei petroliere și a gazelor naturale, este foarte bine reglementată, în acest caz în primul rând la nivel de stat. Unele state au avut nevoie de timp pentru a-și extinde aparatul de reglementări, pe măsură ce dezvoltarea șistului lua avânt în zona lor. Cutremurele au reprezentat un alt motiv de îngrijorare, mai ales după ce replici s-au simțit până în Oklahoma. Studiile ulterioare au atribuit aceste cutremure nu forajului, ci mai degrabă eliminării apelor uzate în locuri nepotrivite, provocând alunecarea formațiunilor de rocă și, astfel, seisme. În urma unei noi reglementări privind locul în care puteau fi evacuate apele uzate și la ce presiune, numărul cutremurelor a scăzut brusc. S-au învățat multe despre gestionarea impactului asupra comunităților rurale, inclusiv zgomotul și numărul de camioane pe drumurile locale, satisfăcând în același timp nevoile acelor comunități de locuri de muncă și de noi surse de venit.

Cea mai importantă problemă se referă astăzi la emisiile de metan „scăpate” – practic, scurgeri de gaze naturale din echipamente sau conducte care nu se limitează la șisturi. Fondul de Apărare a Mediului a fost printre cei din prima linie care au atras atenția asupra metanului ca gaz cu un semnificativ efect de seră. Reducerea acestor emisii este acum o prioritate atât pentru autoritățile de reglementare, cât și pentru industrie și un punct de interes special pentru Inițiativa Climatică pentru Gaze și Petrol

alcătuită din 13 companii. Mai mult, Agenția Internațională pentru Energie notează: „Metanul este un produs valoros și, în multe cazuri, poate fi vândut dacă este captat”.³

Efectele revoluției gazului de șist pentru poziția comercială a Statelor Unite sunt izbitoare. Folosind 2007 drept bază pentru comparație, deficitul comercial al SUA în 2019 era cu 309 miliarde de dolari mai mic decât ar fi fost dacă nu ar fi existat nici o revoluție a gazului de șist. Fără șisturi, Statele Unite ar fi fost în continuare cel mai mare importator de petrol din lume. De asemenea, ar fi devenit un mare importator de GNL, concurând pentru aprovizionare cu China, Japonia și alte țări, adăugând mult la deficitul comercial.⁴

Revoluția gazului de șist a îmbunătățit dramatic competitivitatea Statelor Unite în economia mondială. Ani de-a rândul, investițiile industriale au ieșit din Statele Unite către țări cu costuri mai mici din cauza cheltuielilor mai reduse cu forța de muncă. Dar valul s-a întors. Peste 200 de miliarde de dolari sunt cheltuiți pentru instalații noi și extinse legate de produsele chimice din SUA.⁵ Zeci de miliarde de dolari în plus intră în fabricarea oțelului și în alte unități de producție și de prelucrare, precum și de rafinare și de infrastructură. Motivul principal este abundența gazelor naturale ieftine. Este folosit atât drept combustibil, cât și ca materie primă pentru fabricarea de produse chimice. De asemenea, ajută la scăderea costului generării de energie electrică.

De ani, compania chimică Dow investise peste granițe, în primul rând în Orientul Mijlociu, în căutarea accesului la gaz natural ieftin ca materie primă pentru produsele sale. Dar apariția gazului ieftin din Statele Unite a atras-o înapoi acasă. De atunci, compania a alocat miliarde pentru extinderea sau pentru construirea de noi instalații petrochimice în Statele Unite. Anunțând o extindere de patru miliarde de dolari în Texas, în 2012, Andrew Liveris, directorul executiv de atunci al companiei Dow, declara în 2012: „Lucrurile se schimbă. Ne-am mișcat foarte repede.” Și adăuga: „Dacă mi-ar fi spus cineva acum zece ani că voi sta la acest pupitru făcând acest anunț, nu l-aș fi crezut”.

Dar nu este vorba doar de companiile americane. Producătorii europeni scapă de povara costurilor energetice ridicate ale Europei pentru a investi în Statele Unite. Când a anunțat o investiție de 700 de milioane de dolari în Corpus Christi, Texas, directorul general al unui producător austriac de oțel a explicat în acel moment că prețul scăzut al gazelor din SUA în comparație cu Europa „este marele avantaj economic”. Printre cei relocați se numără companii de îngrășăminte din Australia și companii din domeniul materialelor plastice din Taiwan. După zeci de ani în care

companiile americane au înființat fabrici în China, companiile producătoare chineze au început să creeze noi fabrici în Statele Unite, dintre care Shandong Yuhuang, în regiunea trestiei-de-zahăr din Louisiana, este un exemplu grăitor.

Desigur, energia ieftină nu a fost singurul motiv. Dar pentru multe companii – americane și străine – gazul natural ieftin din abundență – și nădejdea că va dura mult timp – este decisiv. Toate acestea fac din gazul de șist un factor esențial pentru ceea ce s-a numit „renașterea industriei” în Statele Unite și pentru creșterea competitivității Statelor Unite în economia mondială.⁶

¹ În total, înainte de blocarea economiei din cauza pandemiei de COVID-19, întreaga industrie a petrolului și a gazelor era responsabilă pentru 12,3 milioane de locuri de muncă în Statele Unite.

Capitolul 4

NOUL EXPORTATOR DE GAZ

A fost nevoie de două apeluri telefonice în 2009 pentru a-l convinge pe Charif Souki să-și transforme afacerea pe care încerca să o construiască. Unul dintre apeluri a fost de la extrem de hotărâtul CEO al companiei independente Chesapeake, una dintre firmele aflate în fruntea dezvoltării gazelor de șist; celălalt, de la una dintre cele mai mari companii din lume, Shell. Amândoi aveau aceeași întrebare – ar putea Souki să transforme instalația pe care o construia pentru a importa GNL într-o unitate pentru a exporta rezerva tot mai mare de gaze naturale americane?

Souki a fost luat prin surprindere. Aderase la consensul de la începutul anilor 2000 cu privire la lipsa de gaze și strânsese sute de milioane de dolari și semnase contracte complexe pornind de la premisa că Statele Unite vor trebui să importe cantități foarte mari de GNL. Apelurile insinuau faptul că făcuse un pariu extrem de prost.

Souki, cu părul său lung, costumele la două rânduri și un ușor accent străin, nu prea se potrivea cu profilul unui prospector din domeniul petrolului și al gazelor. Crescuse la Beirut, unde tatăl său era corespondentul cu multe relații pentru *Newsweek* în Orientul Mijlociu. Souki își începuse cariera lucrând pentru o bancă de investiții din lumea arabă, perfecționându-și capacitatea de convingere. Întorcându-se în Statele Unite, a devenit consilier de investiții, apoi și-a deschis restaurante în Aspen, Colorado și Los Angeles înainte de a ajunge la Houston, unde a creat o companie pentru a căuta gazele naturale. El și-a numit compania Cheniere – un cuvânt Cajun pentru un teren ridicat într-o mlaștină.

Cheniere nu a realizat nimic din poziția de companie de explorare. Dar l-a convins pe Souki, ca pe mulți alții, că America rămânea fără gaze naturale, dându-i ideea îndrăzneată de a importa GNL din întreaga lume. Îndrăzneată era de fapt un eufemism. Souki fusese proprietar de restaurante, nu avea bani, dar avea nevoie de miliarde de dolari și urma să încerce să facă tranzacții cu cele mai mari companii de petrol și gaze din lume și cu principalele țări exportatoare. Deși nu avea bani, nu-i lipsea încrederea. Totuși era un novice care încerca să intre într-o mare afacere globală care avea deja o vechime de peste 40 de ani.¹

În februarie 1959, *The Journal of Commerce*, într-un articol cu titlul „Transportoare de metan în largul mării”, anunța că un transportor

din cel de-al Doilea Război Mondial transformat și redenumit *Methane Pioneer* pornise din Louisiana către Anglia. Transporta o marfă care nu mai fusese expediată niciodată peste mări – gaz natural lichefiat – GNL. Gazul natural lichefiat este produsul unui proces complex care refrigerază gazul natural la temperaturi extrem de scăzute, până la -127°C , comprimându-l astfel într-un lichid. Deoarece în forma sa lichidă gazul ocupă doar 6% din spațiul pe care l-ar avea în starea sa gazoasă, poate fi pompat în tancuri de pe nave frigorifice și transportat peste oceane și apoi transformat înapoi în gaz la celălalt capăt și pompat într-un sistem de conducte în țara de primire.

Tehnologia fusese dezvoltată în timpul Primului Război Mondial. Dar abia după cel de-al Doilea Război Mondial au început experimentele de lichefiere a gazului pentru a-l transporta. Adevăratul imbold a fost smogul ucigaș care a învăluit Londra în 1952. Arderea unui gaz mai curat în loc de cărbune pentru a genera electricitate ar fi contribuit la diminuarea poluării, iar GNL putea fi sursa gazului respectiv. A fost nevoie de timp pentru a elabora proiectele și pentru a găsi materialele potrivite pentru rezervoare. Până în 1959, *Methane Pioneer* era pregătit să navigheze. Acest transport, spunea șeful noii companii, „este începutul unei noi ere în care gazele naturale, irosite anterior sau indisponibile din cauza lipsei unor piețe accesibile în multe părți ale lumii, vor fi lichefiate și transportate de petroliere în țările în care gazul nu este disponibil în mod natural“. Aceasta a fost o descriere destul de bună a ceea ce urma să aibă loc în următoarele câteva decenii.²

Cu toate acestea, lucrurile nu au mers pe măsura așteptărilor. Piața mare de desfacere pentru GNL din Marea Britanie și Europa s-a evaporat în mare parte odată cu descoperirea imensului zăcământ de gaz natural Groningen din Olanda și apoi cu gazul suplimentar din Africa de Nord și din subsolul marin din largul coastei de est a Marii Britanii.

Piața în creștere a GNL s-a dovedit a fi de cealaltă parte a lumii, „miracolul economic“ din Asia de Est – Japonia, Coreea de Sud și Taiwan. Pentru a-și reduce dependența de petrolul din Orientul Mijlociu, pentru a genera electricitate și a crește securitatea energetică și pentru a reduce poluarea, aceste țări au încheiat contracte complexe pentru GNL din Indonezia, Malaysia și sultanatul Brunei. De asemenea, o mică instalație de GNL din Kenai, Alaska, expedia cu întreruperi provizii către Japonia.

Această nouă afacere cu GNL a necesitat investiții foarte mari – în cele din urmă de miliarde de dolari – pentru a găsi, exploata și pompa gazul; pentru a construi centralele care, la un capăt, să lichiefieze gazul și, la celălalt, să-l transforme înapoi în gaz; și pentru a construi navele-cisternă special concepute care să facă cursa de mii de mile pe ocean între ele. Având în vedere suma de

bani, participanții de pe piață aveau nevoie de încredere pe termen lung. Astfel, s-a dezvoltat un model de afaceri extrem de interconectat, în care diferiții parteneri investeau în ambele părți ale lanțului de aprovizionare și câștigau predictibilitate prin contracte pe 20 de ani. Particulele dintr-un anumit câmp din Indonezia, Brunei sau Malaysia ajungeau în anumite centrale electrice din Japonia, Coreea sau Taiwan. Nu existau cumpărări și vânzări pe parcurs, nici redirectionare, nici intermediari. Prețurile erau indexate în funcție de prețul petrolului. Dacă prețul petrolului creștea, creștea și prețul gazelor naturale lichefiate. Dacă prețul petrolului scădea, scădea și prețul gazului.

Pe această bază s-a transformat industria GNL într-o afacere înfloritoare. Pentru mai mulți ani, aceasta a fost în mare parte legată de Asia. Apoi emiratul Qatar a transformat-o într-o afacere globală. Qatar este o peninsulă plată, nisipoasă, care se proiectează în Golful Persic din partea de est a Arabiei Saudite. În cea mai mare parte a secolului XX a fost o țară săracă, trăind din pescuit și culesul de perle. Acest lucru a început să se schimbe odată cu producția modestă de petrol de la sfârșitul anilor 1960. Dar dezvoltarea rapidă a câmpului nordic, în largul Qatarului, urma să transforme poziția sa economică și importanța sa globală. Câmpul de Nord este considerat cel mai mare câmp de gaz din lume. Separat pe hartă doar de o linie de demarcație este imensul câmp South Pars al Iranului.

Qatarul și companiile cu care a încheiat parteneriate au introdus o scară din ce în ce mai mare la fiecare fază a operațiunilor GNL, inclusiv în dimensiunea tancului. Obiectivul era acela de a putea expedia competitiv gazul oriunde în lume. Până în 2007, Qatar depășise Indonezia pentru a deveni cel mai mare furnizor de GNL din lume. Era pregătit să înceapă exporturi mari către Statele Unite pentru a ajuta la atenuarea anticipatului deficit intern de gaze ce pusese stăpânire atât de mult pe industria energetică americană.

Aceasta era afacerea globală în care Souki voia să se arunce. El și-a propus să construiască o instalație de regazificare – sau mai multe. Acestea urmau să ia gazul natural, care fusese lichefiat în Qatar, în Trinidad sau în altă parte, și să-l transforme înapoi în formă gazoasă, astfel încât să poată fi introdus într-o conductă și trimis consumatorilor americani.

Pentru noile sale terminale, Souki a identificat amplasamente pe coasta Golfului Mexic în SUA. Dar încă îi lipsea ceva foarte important – banii. Câteva zeci de investitori i-au arătat ușa cu diferite grade de politețe și de neîncredere; doar unul a țipat la el. Dar știa pe cineva care avea capital, un alt antreprenor neobișnuit – Michael Smith.

Smith se mutase inițial în Colorado pentru a studia medicina veterinară. În schimb, ajunsese să lucreze în domeniul

imobiliarelor din Colorado. Apoi a auzit că se descoperise petrol și a investit 10 000 de dolari în unele concesiuni petroliere din apropiere. Compania pe care a clădit-o a fost în cele din urmă vândută cu 410 milioane de dolari. Apoi s-a întors la afacerea cu energia, de data aceasta în largul Golfului Mexic. Prezentarea lui Souki a coincis cu propria gândire – că urma o criză a gazelor. Gazul american și producția de gaze a lui Smith în Golful Mexicului, așa cum declara mai târziu, „eșua lamentabil”.³

Souki și Smith au încheiat un parteneriat. Smith a preluat controlul asupra uneia dintre amplasamentele propuse, Freeport, la aproximativ 113 kilometri sud de Houston. Souki a continuat un proiect în Sabine Pass, Louisiana, la granița cu Texas. Două companii internaționale importante au semnat contracte pe 20 de ani pentru a utiliza instalația Sabine Pass a companiei Cheniere pentru a regazifica GNL-ul livrat din celelalte părți ale lumii. Piețele financiare luau acum în serios compania Cheniere. Prețul acțiunilor sale crescuse de 25 ori și apoi a căzut la jumătate. Michael Smith a adus investitori importanți pentru unitatea sa din Freeport. Lucrările au început la ambele amplasamente. Până în 2007, de zece ori mai multe proiecte de regazificare erau propuse de alte grupuri. În 2008, prețurile gazelor naturale atinseseră un vârf de aproape 9 dolari la circa 30 de metri cubi, oferind o „dovadă” suplimentară a deficitului și, astfel, necesitatea de a importa GNL. Dar până în 2008, puterea financiară a companiei Cheniere începuse să fie ținta scepticismului, iar prețul acțiunilor sale era în cădere. Souki însuși era tot mai descurajat privind perspectivele afacerii sale, în timp ce continua să citească și să audă despre tot mai multe noi descoperiri de gaze în Statele Unite, ceea ce putea însemna o cerere mai mică pentru importurile de GNL.

Apoi, în primăvara lui 2009, Souki a fost sunat de Aubrey McClendon, directorul general al companiei Chesapeake, care se afla în fruntea dezvoltării industriei gazelor de șist și acumulasă numeroase șantiere de foraj.

„Hei, puteți să lichefiați la Sabine Pass?“, a întrebat McClendon.

„De ce întrebî?“, a răspuns Souki.

McClendon a explicat mai clar – ar putea Cheniere să construiască un terminal de export pentru Chesapeake, astfel încât să poată găsi piețe în afara Statelor Unite ale Americii pentru cantitatea de gaz în creștere și să ajute la eliberarea presiunii tot mai mari a excesului de resurse?

În ciuda îngrijorărilor sale tot mai mari, Souki era încă uimit; Cheniere miza totul pe un terminal de import, nu pe un terminal de export. Iar construirea unui terminal pentru lichefierea gazului pentru export putea fi literalmente de zece ori mai scumpă decât o instalație de regazificare a importului. Apoi Shell a sunat pentru a

pune aceeași întrebare. Acest lucru trebuia luat în serios, pentru că Shell nu era un antreprenor, era o companie petrolieră și de gaze imensă și unul dintre liderii de piață în GNL. Aceste apeluri au tras un semnal de alarmă că rezervele Statelor Unite creșteau mult mai repede decât putea absorbi piața – ceea ce însemna că n-ar mai fi existat o piață în SUA pentru GNL importat.

Echipa Cheniere a început să lucreze la cifre. Până în primăvara lui 2010, Souki a prezentat consiliului de administrație al Cheniere un plan pentru transformarea Sabine Pass într-o instalație de lichefiere – cel puțin opt miliarde de dolari pentru prima fază. Consiliul a fost surprins. Părea prea frumos ca să fie adevărat. Dar, au concluzionat membrii consiliului, cifrele erau promițătoare.⁴

Conform Legii privind gazele naturale din 1938, guvernul federal trebuia să aprobe exporturile de gaze. Cererea companiei Cheniere a fost temeinică și nu a atras prea multă atenție. La urma urmei, întregul plan a fost considerat nerealist. Cererea a trecut ușor și, în 2011, Cheniere a primit aprobarea. În același an a obținut primul din mai multe angajamente de a cumpăra GNL de la Sabine Pass. Erau cumpărători din Spania până în India.

Michael Smith a recunoscut aceeași situație radical schimbată din cauza acumulării de gaze de șist. „Entuziasmul pentru regazificare dispăruse“, spunea el. „Piața dispăruse.“ La scurt timp după Cheniere, și Freeport a depus o cerere către guvern pentru a-și transforma unitatea de import într-o unitate de export. Dar, spre deosebire de Cheniere, nu a primit aprobare imediat. Nimic nu părea să se miște. Cineva i-a explicat lui Smith, care era foarte frustrat: „În Washington, prima cerere este doar o cerere. A doua cerere este politică publică.“ Întregul proces care durase pentru Cheniere nouă luni avea să dureze aproape patru ani pentru Freeport. Același lucru a fost valabil și pentru alt proiect pionier, Sempra LNG în Cameron, Louisiana, precum și pentru alte proiecte mai noi. Toți au trebuit să aștepte.⁵

Ulterior aprobarea Cheniere a declanșat o furtună de critici și opoziție. Senatorii au protestat împotriva deciziei. Unele companii producătoare, în special din industria chimică, s-au temut că instalațiile de export vor devia aprovizionarea cu gaz pe care se bazau și vor crește costul gazului, amenințând miliardele de dolari pe care le investeau în noi uzine. Lor li s-au alăturat aliați mai puțin probabili – grupuri ecologiste care s-au opus cu totul exploatării gazelor de șist. O organizație de mediu a înregistrat metodic o reclamație oficială practic la fiecare cerere de export care trecea prin procesul de reglementare.

Dar opoziția companiilor producătoare s-a risipit în fața dovezilor – o creștere continuă a resurselor de gaze naturale și persistența prețurilor scăzute. Ceea ce a pus în cele din urmă capăt controverselor și a atenuat temerile industriei a fost formularea unei

politici de export de către Departamentul Energiei. În timp ce declara că piața oferă „cele mai eficiente mijloace de alocare a rezervelor de gaze naturale“, promitea „o intervenție“ care ar „proteja publicul“ în cazul unei crize. O astfel de intervenție era foarte puțin probabilă, dar protecția era acolo. Aprobările urmau să vină, iar Freeport putea începe în cele din urmă construcția proiectului său de 13 miliarde de dolari, în 2014. Sempra a început în același an.⁶

Nici o țară n-a beneficiat mai mult de pe urma afacerii globale în creștere cu GNL decât Qatarul. Astăzi are cel mai mare venit din lume pe cap de locuitor și un fond suveran de investiții de 350 de miliarde de dolari – totul pentru o țară cu aproximativ 300 000 de cetățeni (și mai mult de două milioane de străini care lucrează în Qatar). Bogăția generată de GNL finanțează rețeaua de televiziune globală Al Jazeera. De asemenea, finanțează un centru educațional și campusurile din Orientul Mijlociu ale mai multor instituții de învățământ – Facultatea de Medicină Weill Cornell, Universitatea Georgetown, Texas A&M, Northwestern și Carnegie Mellon, împreună cu Universitatea Calgary din Canada, University College din Londra și Universitatea din Aberdeen.

Afacerea GNL se extinde tot mai mult la nivel global. Proiecte noi de export se dezvoltă în Egipt, Trinidad, Oman, Israel, Angola, Nigeria, Canada, Mozambic și Rusia. Amploarea mult extinsă și lista tot mai mare de noi cumpărători au schimbat piața. Rămân contractele pe termen lung și se semnează altele noi. Dar unele GNL au început să fie comercializate diferit – vândute pe termen scurt. Încărcăturile pornesc către o destinație și apoi, odată cu venirea unei noi oferte, își schimbă cursul către alta și apoi schimbă din nou cursul. GNL nu mai era acum doar o afacere integrată; devenea, de asemenea, o piață competitivă de cumpărători și vânzători.

În 2019, după o investiție de peste un sfert de trilion de dolari, Australia a depășit Qatarul, pentru a deveni cel mai mare furnizor de GNL. Qatar nu avea de gând să rămână pe locul doi. A ridicat o limită autoimpusă și a anunțat planuri de a crește capacitatea de producție pentru a recâștiga prima poziție.

Dar o nouă eră a început pentru GNL în februarie 2016. După ce devenise o investiție în valoare totală de 20 de miliarde de dolari, primul transport de GNL din SUA a părăsit Sabine Pass de la Cheniere către Brazilia. De atunci, cu precizia unui ceas, la fiecare câteva zile, petroliere de circa 300 de metri plecau din docul de la Sabine Pass către restul lumii. Furnizorii și consumatorii de gaze naturale din Asia, Europa, Africa, America Latină, America de Nord și Australia erau acum conectați într-o rețea globală de comerț.

Freeport și Sempra Cameron au început să exporte în 2019. Încep să se construiască mai multe uzine în Statele Unite. Per total, acest lucru va transforma Statele Unite în unul dintre cei mai importanți exportatori de GNL, alături de Qatar și Australia.

Odată cu administrația Trump, GNL a devenit un instrument în conflictul comercial. Această administrație – și Donald Trump însuși – era obsedată de deficit în balanța comercială cu țările individuale și nici un deficit nu se contura mai mare decât cel cu China. Administrația a confiscat exporturile de energie din SUA, în special de GNL, ca o modalitate de a ajuta la reducerea deficitelor comerciale. Administrațiile anterioare promovaseră și ele exporturile SUA, de la aeronavele Boeing la porumb și carne de porc.

Însă diferit în cazul acesta era faptul că Donald Trump s-a transformat el însuși în cel mai mare vânzător de GNL din America. Când prim-ministrul Indiei, Narendra Modi, a venit la Washington, Trump i-a spus că așteaptă cu nerăbdare să „exporte mai multă energie americană către țara dumneavoastră”, inclusiv „contracte majore pe termen lung pentru achiziționarea de gaze naturale americane, care sunt negociate chiar acum”. El a adăugat o glumă: „Încercăm să creștem puțin prețul”.

Asta a fost într-o zi de luni. Vineri, în aceeași săptămână, Trump îl primea în vizită pe președintele Coreei de Sud, Moon Jae-in, la Washington. Coreea de Sud era încă o țară al cărei surplus comercial cu Statele Unite îl irita pe Trump. Întâlnirea trebuia să se concentreze asupra amenințării nucleare din partea Coreei de Nord. Dar președintele nu a pierdut timp și a dat prioritate renegocierii relației comerciale SUA– Coreea – „un acord dur pentru Statele Unite”, l-a numit el. „Statele Unite au multe, multe deficite comerciale cu multe, multe țări și nu putem permite acest lucru”, spunea președintele. „Vom începe cu Coreea chiar acum.” De fapt, acel mesaj fusese deja transmis. Cu cinci zile în urmă, Coreea, unul dintre cei mai mari cumpărători de GNL din lume, semnase un contract pe 20 de ani pentru GNL american în valoare de peste jumătate de miliard de dolari pe an.⁷

Acești lideri străini s-ar putea să fi fost puțin derutați de comentariile lui Trump, din moment ce nu Guvernul Statelor Unite negocia contracte cu GNL. Dar mesajul era clar: celelalte guverne trebuiau să-și împingă companiile să cumpere GNL din SUA.

Cu toate acestea, poziția administrației Trump a creat o oarecare nedumerire. „De ani întregi discutăm cu rușii și chinezii să nu privim comerțul cu energie în termeni politici”, spunea directorul general al uneia dintre marile companii petroliere. „Dar acum

președintele SUA face exact asta, iar rușii și chinezii ne-ar putea spune: «V-am spus noi». “⁸

Capitolul 5

ÎNCHIDERE ȘI DESCHIDERE: MEXIC ȘI BRAZILIA

Revoluția șisturilor din SUA se extinde în Mexic. Dar nu gazul natural sub formă lichefiată – GNL – este cel exportat. Până în 2019, exporturile SUA de gaze naturale către Mexic prin conducte au fost mai mari decât toate exporturile combinate de GNL. Statele Unite livrează 60% din totalul rezervelor de gaz ale Mexicului și 65% din cele de benzină. Aceasta face parte din noua hartă a integrării energetice nord-americe.

De la naționalizarea sectorului petrolier mexican în 1938, această industrie a fost monopol guvernamental. Pemex, compania petrolieră de stat, era responsabilă pentru tot, de la foraj la benzinării. Mexicul fusese unul dintre cei mai mari producători de petrol din lume, cu venituri din petrol ce asigurau 30–40% din bugetul național. Dar producția scădea puternic. Industria suferea din cauza lipsei de tehnologie, a unui deficit uriaș de investiții, a unei poveri agonizante din cauza datoriilor, a rigidității birocratice, a corupției și a controlului unui puternic sindicat muncitoresc. Fără reforme majore și în lipsa unei deschideri către lume, degradarea continua.

Mexicul pur și simplu nu putea veni cu investiția necesară. În același timp, țara devenea o platformă importantă de producție pentru export la nivel mondial. Nissan a anunțat că se așteaptă să producă mai multe mașini în Mexic decât în Japonia. Până în 2018, Mexicul era al șaptelea cel mai mare producător auto din lume și al patrulea cel mai mare exportator auto, după Germania, Japonia și Coreea de Sud. Comerțul cu Statele Unite a crescut de la 248 de miliarde dolari în 2000 la 614 miliarde dolari în 2019, ceea ce a transformat Mexicul în cel mai mare partener comercial al Statelor Unite. Dar resursele de energie nesigure și costisitoare au împiedicat Mexicul să fie competitiv în economia globală, afectând creșterea economică și crearea de locuri de muncă. O mare industrie offshore producea cantități substanțiale de petrol în apele Statelor Unite din Golful Mexic. În sectorul mexican învecinat, în ciuda unei structuri geologice similare, nu exista practic nimic. Pemex nu avea nici banii, nici tehnologia pentru a se aventura în apele adânci sau nici măcar pentru a-și dezvolta pe deplin rezervele din apele prea puțin adânci.

Șistul geologic Eagle Ford continua până în Mexic. Dar nu exista o capacitate internă de a debloca rocile de șist ale Mexicului. Cu toate acestea, dezvoltarea resurselor Mexicului devenea cu atât mai presantă cu cât revoluția șisturilor din Statele Unite cunoștea o mai mare viteză și amploare.¹

Partidul Revoluționar Instituțional (Partido Revolucionario Institucional sau PRI) a dominat politica mexicană în cea mai mare parte a secolului XX și cel care a naționalizat industria în 1938 a fost un președinte PRI. A fost nevoie de un nou președinte PRI – Enrique Peña Nieto – pentru a negocia un consens privind reforma industriei petroliere. Cu toate că reafirma suveranitatea Mexicului asupra subsolului, amendamentul constituțional din decembrie 2013 deschidea calea către exploatarea acestuia pentru companiile mexicane și internaționale. Monopolul Pemex luase sfârșit. Legile ulterioare au permis companiilor să liciteze una împotriva celeilalte pentru drepturi de foraj și au creat piețe de energie electrică. Sectorul energetic era acum deschis concurenței.

Rezultatul a fost un flux de investiții și de tehnologie atât din partea companiilor mexicane, cât și internaționale. Conform estimărilor, contractele de explorare și de producție a produselor petroliere semnate cu companii mexicane și străine urmau să genereze, dacă lucrurile mergeau bine, investiții de peste 160 de miliarde de dolari. Stații de benzină noi și moderne răsăreau în toată țara. Au fost construite noi conducte și centrale electrice. Gazele de șist din Statele Unite curgeau în centralele electrice mexicane, înlocuind GNL-ul și petrolul mai costisitoare. Existau acum bazele pentru a reduce costul energiei electrice pentru consumatori și industrie și pentru a face Mexicul mai competitiv în economia mondială.

Cu toate acestea, nu toată lumea susținea reforma. Cel mai vehement critic a fost Andrés Manuel López Obrador – AMLO, pe scurt –, un vechi activist care la un moment dat trăise într-o baracă în statul tropical Tabasco, lucrând cu indigenii. Ulterior a devenit primarul orașului Ciudad de Mexico și apoi, în 2018, la a treia încercare, a câștigat președinția Mexicului. Platforma sa populistă de „autonomie“ a revenit la naționalismul petrolier din anii 1970 și la ideile cândva populare ale „Lumii a Treia“ privind *dependența*, care critica aspru integrarea în economia globală și duseseră la decenii de inflație ridicată și de creștere lentă în America Latină – și înapoi la anii 1930 și naționalizarea inițială a industriei petroliere mexicane.

AMLO a anulat un nou proiect de aeroport pentru Ciudad de Mexico, pe care fuseseră deja cheltuiți cinci miliarde de dolari, după „consultarea cu populația“, înainte de a deveni președinte, printr-un sondaj neoficial care a implicat 1,2% dintre alegătorii înregistrați. În schimb, el a plănuț să construiască o rafinărie de

petrol de opt miliarde de dolari în statul său natal, Tabasco, care urma să coste mult mai mult. În general, obiectivul său numărul unu era reforma energetică. „Tehnocrații“, spunea el, „ne-au înșelat.“ Pentru el, Pemex și naționalizarea acestuia erau marile simboluri ale identității naționale. El a anunțat pompos oferte pentru noua rafinărie de Ziua exproprierii zăcămintelor petroliere, care sărbătorește naționalizarea din 1938, și a promis că va iniția o „transformare a Mexicului“ – precedentă, în opinia sa, fiind naționalizarea petrolului din 1938. Investițiile existente ale companiilor străine și mexicane, a spus el, aveau să fie „revizuite“, dar a închis supapa pentru fluxul de noi proiecte. În schimb, el își dorea să redea Pemex – cea mai îndatorată companie din America Latină – locul de campion național al monopolului. Pentru a-și susține punctul de vedere, a insistat ca Pemex să adauge la sigla sa „pentru recuperarea suveranității“. AMLO a închis, de asemenea, ofertele concurențiale pentru noile centrale electrice, ceea ce a dus la creșterea prețului energiei electrice.²

Cu toate acestea, în ciuda animozității sale față de integrarea energetică, AMLO nu poate evita realitatea revoluției depozitelor de sist. 17 conducte traversau granița, transportând gazele SUA în Mexic, și altele care urmau să vină. Aceasta înseamnă că mexicanii aveau să continue să utilizeze gazul natural din SUA pentru a genera cantități tot mai mari de electricitate, chiar dacă AMLO încerca să se întoarcă într-un trecut în care Mexicul era mai izolat de economia globală.

În comparație evidentă cu declinul din Mexic, producția de petrol din Brazilia a crescut de peste două ori din 2000, în principal datorită descoperirii și exploatării unor noi rezerve offshore, „pre-salt“, ascunse sub straturi groase de sare. Dar legislația naționalistă din Brazilia prevedea ca Petrobras, compania deținută parțial de stat, să fie operatorul tuturor proiectelor „pre-salt“. În timp ce Petrobras avea o experiență importantă în apele adânci, aceasta era o povară foarte grea de pus pe umerii unei singure companii, situație înrăutățită de uriașa datorie pe care ar fi acumulat-o în acest timp. În 2016 și 2017, după punerea sub acuzare a președintelui Dilma Rousseff, guvernul brazilian a schimbat abordarea, inițiind reforme importante care au permis companiilor străine să liciteze pentru a fi operatori în regiunea pre-salt. Rezultatul a fost un val de noi investiții, de tehnologie și idei.

Pe 1 ianuarie 2019, la doar câteva săptămâni după instalarea lui AMLO în Ciudad de Mexico, populistul Jair Bolsonaro, fost căpitan de armată transformat în legiuitor, a fost ales președinte al Braziliei. El a reușit să reformeze sistemul de pensii falimentar, care a permis angajaților guvernamentali să se pensioneze devreme – în unele circumstanțe, la 56 de ani în cazul bărbaților și

53 în cazul femeilor – și a deschis în continuare Brazilia către economia globală și investiții internaționale. Aceste evoluții au restabilit încrederea în perspectivele Braziliei. Dar reformele ulterioare ale sectorului energetic au fost îngreunate de o politică turbulentă și de un congres cu mai mult de 20 de partide politice. Pandemia provocată de coronavirus în 2020 a lovit puternic Brazilia, cumulându-se cu turbulențele politice. Cu toate acestea, noi investiții substanțiale s-au îndreptat către offshore-ul cu un potențial extrem de mare al Braziliei, iar acele ape reprezintă acum una dintre cele mai active zone din industria petrolieră globală.³

AMLO și Bolsonaro, devenind președinții celor mai mari două țări din America Latină la câteva săptămâni unul de celălalt, își conduc națiunile în direcții opuse. Când vine vorba de politicile energetice, relațiile dintre cele două state, Brazilia și Mexic sunt inexistente. Producția de petrol din Mexic a revenit la nivelul din 1979, în timp ce producția Braziliei este acum cu 80% mai mare decât cea a Mexicului – și este în creștere.

Capitolul 6

BĂTĂLIA GAZODUCTELOR

Gazoductele sunt conectorii, liniile necesare pe hartă care fac legătura între resurse și piețe (de desfacere). În deceniile anterioare, abia dacă apăreau în discuțiile publice. „Obținerea permiselor pentru construirea conductelor“, se spunea, „este la fel de interesantă ca și a privi cum crește iarba.“ Dar acest lucru s-a schimbat odată cu propunerea unei conducte, Keystone XL, care trebuia să transporte petrol din rezervele imense de nisipuri petrolifere ale Canadei până la rafinăriile din Statele Unite. Activiștii anticombustibili fosili au blocat construcția conductelor ce urmau să conecteze noi resurse la piețe, iar segmentul Keystone cu o lungime de aproape 2 000 de kilometri a devenit simbolul lor mobilizator extrem de vizibil. Mai puțin remarcat a fost faptul că lungimea conductei echivala cu aproximativ o jumătate din 1% din cei peste 321 868 de kilometri de conducte petroliere care se întindeau deja sub solul Statelor Unite.

Canada și Statele Unite sunt cât se poate de integrate pe harta energetică a Americii de Nord. În Canada, progresele tehnologice au dus la creșterea rapidă a producției din nisipurile petrolifere, concentrată în primul rând în provincia Alberta. Între 2000 și 2019, producția de țiței a Canadei a crescut de peste două ori, ajungând la 4,5 milioane de barili pe zi – mai mult decât Irakul sau Iranul înaintea sancțiunilor. În timp ce o parte era consumată în Canada, cea mai mare parte era exportată în Statele Unite. Canada a furnizat, în 2019, aproximativ 50% din totalul importurilor de petrol ale SUA, un volum de trei ori mai mare decât tot petrolul importat de Statele Unite din țările OPEC. Creșterea importurilor canadiene era privită drept o contribuție majoră la securitatea energetică a Statelor Unite. Acest comerț era, de asemenea, un element-cheie în relația comercială de peste 600 de miliarde de dolari între cele două țări. Intensitatea gazelor cu efect de seră (GES) din nisipurile petrolifere canadiene a scăzut cu peste 20% în zece ani, iar tendințele actuale indică o diminuare cu cel puțin încă 20%. Deși nu este bine cunoscut, ciclul de viață al emisiilor GES din unele proiecte mai noi sunt aproape sau la același nivel cu media celor de la țițeiul procesat în America de Nord și se situează în același interval ca alte tipuri de petrol brut comercializat la nivel global.

Keystone, a cărei etapă inițială a fost propusă în 2005, este de fapt o rețea de conducte existente și viitoare construite de TC

Energy, inițial numită TransCanada. În 2012, când prețul benzinei a atins circa 1,06 dolari pe litru și părea să crească și mai mult, președintele Obama a zburat la Cushing, Oklahoma, principalul centru pentru conducte și depozitare a petrolului din Statele Unite. Ieșind cu o privire gravă dintr-un labirint de țevi uriașe, a urcat pe podium pentru a inaugura, de fapt, segmentul sudic al sistemului Keystone. „O companie numită TransCanada s-a înscris pentru a construi o nouă conductă pentru a transporta cu o viteză mai mare mai mult petrol de la Cushing la rafinării de ultimă generație pe coasta Golfului“, spunea președintele. „Astăzi îmi conduc administrația să treacă peste obstacolele birocratice și să facă din acest proiect o prioritate, să meargă mai departe și să-l realizeze.“ Apoi a adăugat: „Administrația mea a aprobat zeci de conducte noi de petrol și gaze în ultimii trei ani“.

Până în acest moment, noul segment al sistemului Keystone–Keystone XL – fusese deja propus pentru a scurta bucata de nord a rutei dintre Canada și Nebraska. S-au cumpărat țevi, au fost angajați muncitori, dar proiectul a fost blocat de multiple dificultăți legale și de reglementare, necesitând mereu o nouă revizuire. Dar aceasta nu a avut loc doar în instanță. Protestatarii s-au legat cu lanțuri de gardul din jurul Casei Albe. Printre ei s-a aflat și climatologul James Hansen, care a afirmat că aprobarea conductei – care ar fi transportat mai puțin de 1% din petrolul mondial – „ar reprezenta sfârșitul pentru planetă“.¹

Deoarece conducta urma să traverseze o frontieră internațională, legea impunea ca Departamentul de Stat să-și dea acordul, inclusiv asupra impactului ecologic. Două echipe au petrecut în total șapte ani analizând conductele propuse și, în cele din urmă, în 2015 au publicat un raport suficient de consistent pentru a umple un raft de cărți – în total 11 volume – conform căruia proiectul ar fi trebuit aprobat și că nu exista un motiv legat de mediu pentru a nu face acest lucru.²

Secretarul de stat John Kerry nu a fost de acord. În ciuda constatărilor Departamentului de Stat, el a respins Keystone XL de teama impresiei defavorabile care ar rezulta, a explicat el. Aprobarea „ar submina credibilitatea și influența Statelor Unite când îndeamnă alte țări să prezinte acțiuni ambițioase și să depună eforturi pentru combaterea schimbărilor climatice“. Decizia sa a fost întâmpinată cu consternare în Canada.³

Administrația Trump a anulat decizia lui Kerry la începutul lui 2017, dar proiectul s-a blocat întâmpinând dificultăți legale și probleme de reglementare. În primăvara lui 2020, provincia Alberta și-a asumat un angajament de șapte miliarde de dolari față de Keystone XL. Premierul din Alberta, Jason Kenney, a numit proiectul absolut „esențial“ pentru „viitorul economic al Albertei“. TC Energy a anunțat că va începe în sfârșit construcția. Dar au

apărut rapid noi dificultăți juridice. Între timp, cantități substanțiale de petrol erau transportate către Coasta Golfului pe calea ferată.

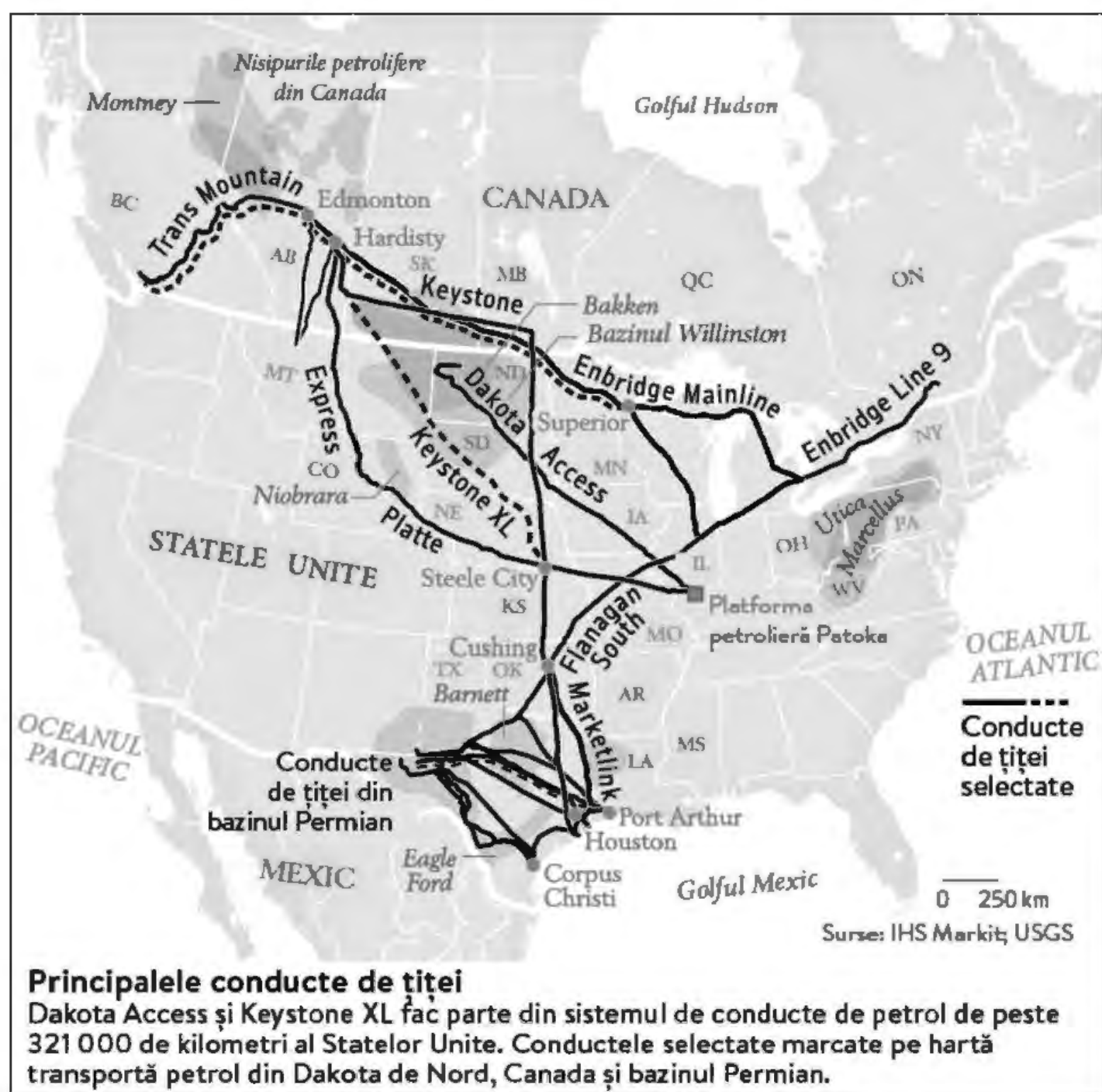
Ceea ce a demonstrat în mod clar Keystone este că autorizarea conductelor nu mai e la fel cu a privi cum crește iarba. A devenit o adevărată dramă politică.

Dakota de Nord a fost însă locul în care lupta anticonducte a atins un nou nivel de intensitate.

Conducta Dakota Access a fost proiectată pentru a transporta aproape 600 000 de barili pe zi din înfloritorul Bakken din Dakota de Nord până la un terminal din Illinois. Bătălia care a urmat a întruchipat ceea ce a devenit o bătălie pentru energie în Statele Unite. Noua hartă a energiei din America de Nord este incompletă fără noi conducte pentru a transporta noi rezerve de petrol și gaze de la gura puțului în piață. Iar cei care se opuneau petrolului și gazului s-au axat pe blocarea conductelor ca o modalitate de a sufoca industria petrolului și a gazelor naturale.

Dakota Access, un proiect al Energy Transfer Partners și al altor companii, ar fi înlocuit 740 de vagoane de petrol pe zi. La începutul lui 2016, conducta de 3,8 miliarde de dolari mergea înainte, aproape fiecare kilometru din cei aproximativ 1 900 fiind finalizat. Trecuse de analizele de mediu și primise aprobarea Corpului de Geniști al Armatei SUA, care este obligat prin lege să aprobe părți ale conductelor ce traversează sau trec pe sub râuri și căi navigabile. De asemenea, compania se consultase cu aproximativ 50 de triburi indiene și drept urmare realizase 140 de revizui de-a lungul rutei.

Ultima porțiune care trebuia finalizată era un segment de circa 400 de metri, care urma să treacă la 30 de kilometri sub matca râului Missouri. Echipa de geniști a armatei a dat aprobarea într-un raport de 1 261 de pagini – aproape o pagină pentru fiecare metru de conductă. Dar apoi tribul Standing Rock Sioux, ai cărui 820 de membri locuiesc într-o rezervație din apropiere, s-a opus, spunând că nu a fost consultat și că, deși îngropată adânc sub albia râului, conducta le-ar amenința apa potabilă și ar încălca atât siturile tribale sAcra, cât și Tratatul de la Fort Laramie din 1868. Compania Energy Transfer a răspuns că eforturile sale și cele ale Corpului de Geniști al Armatei de a se consulta fuseseră respinse de trib, iar conducta traversa terenuri private și federale, nu terenurile tribului, și erau securizate adânc sub albia râului. Dar apoi protestatari pe jos și călare au rupt un gard din sârmă ghimpată într-o zonă de construcție în care funcționau șase buldozere. Paznicii au încercat să-i alunge cu spray paralizant și câini de pază. Un regizor activist se afla în prima linie pentru a înregistra evenimentul. Filmarea a devenit virală.⁴



În cele din urmă, 10 000 de manifestanți, adunați de grupul ecologist Greenpeace, s-au strâns în apropierea zonei, creând un spectacol media ce a durat mai mult de 200 de zile. Printre protestatari s-a numărat și Alexandria Ocasio-Cortez, care a descris experiența ca fiind una „transformatoare” și a declarat că a „însuflețit-o”. (Doi ani mai târziu va fi aleasă în Congres și se va transforma în autorul principal al „Green New Deal”, Noul pact verde.) Problemele de natură juridică întâmpinate pe ultimii 400 de metri au fost lansate de un alt grup, Earth Justice, care susține că „extracția de petrol și de gaze ne distruge aerul, apa și sănătatea” și că una dintre misiunile sale este de a „lupta împotriva conductelor”. Protestele au devenit violente, un dispozitiv exploziv improvizat a explodat, s-au aruncat cocktailuri Molotov, oameni au fost răniți, iar autoritățile din Dakota de Nord au fost nevoite să solicite sprijinul forțelor de ordine din alte 11 state. La un moment dat, protestatarii au încercat să determine o turmă de bizoni să-i atace pe ofițerii de poliție. Judecătorii federali au respins contestațiile organizației Earth Justice.

Dar administrația Obama, în ultimele sale luni, a intervenit pentru a opri construcția ultimilor 400 de metri de conductă, anulând atât aprobarea instanțelor, cât și pe cea a Corpului de

Geniști al Armatei. Câteva luni mai târziu, odată cu schimbarea de la Casa Albă, administrația Trump a emis un ordin executiv care a anulat închiderea. Între timp, vremea foarte geroasă și apoi amenințarea topirii zăpezii și inundațiile au determinat statul să închidă taberele de protest. Ultimii 400 de metri ai conductei de aproximativ 2 000 de kilometri au fost finalizați.

Dar bătălia era departe de a se fi încheiat. Protestatarii, activiștii și aliații lor juridici au promis să lupte atât împotriva conductelor noi, cât și a celor refăcute. La rândul său, Energy Transfer a dat în judecată Greenpeace în temeiul RICO – Legea împotriva corupției și traficului de influență, inițial promovată pentru a combate Mafia. La rândul său, Dakota de Nord a rămas cu o factură de 43 de milioane de dolari ce includea costul curățării unor cantități mari de resturi lăsate de protestatari, care, a declarat un specialist local în gestionarea situațiilor de urgență, lăsaseră „mai mult gunoi acolo decât anticipase vreodată cineva”.⁵

Până la sfârșitul lui mai 2017, la patru luni după ordinul executiv care dăduse acordul, primii barili de petrol curgeau prin nou finalizata Dakota Access. Dar conductele vor continua să fie în centrul luptei pentru noi infrastructuri energetice din Statele Unite, luptă stimulată de ciocnirea dintre revoluția șisturilor și activismul de mediu.

Capitolul 7

ERA ȘISTURILOR

În august 1946, exact la un an de la sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial, un petrolier a intrat în portul Philadelphia încărcat cu 115 000 de barili de petrol pentru a fi livrați la o rafinărie locală. Marfa, încărcată o lună mai devreme în Kuwait, a fost descrisă la acea vreme ca primul „transport semnificativ de petrol din Orientul Mijlociu către Statele Unite“. Doi ani mai târziu, petrolul saudit era importat pentru prima dată, declara cumpărătorul american, „pentru a satisface cererea de produse petroliere din Statele Unite“.¹

Anul acela – 1948 – a marcat o cotitură istorică. Statele Unite nu erau doar un exportator net de petrol, ci mulți ani fuseseră, de departe, cel mai mare exportator mondial. Șase din șapte barili de petrol utilizați de Aliați în timpul celui de-al Doilea Război Mondial proveneau din Statele Unite. Dar acum țara devenea un importator net de petrol. Până la sfârșitul anilor 1940, cu o dezvoltare economică postbelică înfloritoare și cu expansiunea suburbiilor dependente de mașini, consumul intern de petrol depășea rezervele interne.

Două decenii mai târziu, până la începutul anilor 1970, echilibrul între ofertă și cerere de pe piața globală a petrolului devenise într-adevăr precar. Acest lucru a pregătit scena pentru criza petrolului din 1973 – Războiul din octombrie și embargoul pus asupra petrolului arab – care a determinat creșterea bruscă, de patru ori, a prețurilor. Cozile de la benzinării și prețurile ridicate la benzină au alimentat indignarea publică, iar importurile au devenit o problemă națională arzătoare în Statele Unite. Criza petrolului a fost un șoc nu numai din cauza impactului economic și a prețurilor. A însemnat, de asemenea, au spus mulți, că Statele Unite erau mai slabe, dependente de OPEC, de politicile sale externe și cu economia vulnerabilă în fața deciziilor exportatorilor de petrol sau a perturbărilor aprovizionării.

În noiembrie 1973, președintele Richard Nixon a proclamat ca obiectiv „independența energetică“ a SUA în termen de zece ani. Acest obiectiv a devenit mantra fiecărui președinte care a urmat după el. Dar realizările nu s-au potrivit niciodată cu retorica. Până în 2005, importurile nete crescuseră la 60% din consumul total și păreau că vor crește în deceniile următoare.

Dar apariția petrolului de șist din următorii câțiva ani a însemnat că Statele Unite puteau deveni din nou chiar exportatoare

de țiței. Această perspectivă a declanșat o nouă bătălie politică, mai ales că exporturile de țiței erau în mare parte interzise din punct de vedere legal.

De ce era interzis exportul de țiței? La urma urmelor, Statele Unite exportă o listă aproape interminabilă de lucruri, de la avioane cu reacție și substanțe chimice până la soia și filme. Interdicția era o rămășiță a trecutului, impusă în timpul crizei petrolului din anii 1970. Un popor furios ar fi fost și mai furios dacă petrolul ar fi fost exportat într-un moment în care prețurile creșteau vertiginos. Interdicția a contribuit, de asemenea, la protejarea sistemului intern de control al prețurilor instituit de administrația Nixon pentru a combate inflația. Au fost permise câteva mici excepții de la interdicție. Dar interdicția nu conta cu adevărat, deoarece Statele Unite erau un importator mai mare, iar petrolul produs pe piața internă intra direct în rafinăriile Statelor Unite.

La sfârșitul anilor 1970, președintele Jimmy Carter, în ciuda opoziției din partea aripii liberale a propriului partid, a început eliminarea treptată a unui sistem complex și disfuncțional de control al prețului la energie, care a descurajat investițiile și a stabilit prețuri diferite pentru același tip de moleculă. Primul act oficial al lui Ronald Reagan când a devenit președinte, în ianuarie 1981, a fost să elimine complet controlul prețurilor la petrol pe piața internă. În toamna următoare, fără scandal sau mare zarvă, administrația Reagan a pus capăt și restricțiilor la exportul de produse petroliere – benzină, motorină și combustibil pentru avioane și alte produse care trecuseră prin procesul de rafinare. Nimeni nu a părut să observe. Dar interdicția de a exporta țiței a rămas. Lucrurile s-au blocat în acel punct până la apariția bruscă a petrolului de șist. Pe măsură ce volumele creșteau atât de dramatic, s-a făcut auzit un apel de ridicare a interdicției de export.²

La prima vedere, ar fi putut părea ciudat să exportăm țiței când Statele Unite încă importau țiței. Răspunsul are legătură cu calitatea petrolului de șist și cu natura sistemului de rafinare al Statelor Unite. Foarte simplu spus, există o mare nepotrivire. O mare parte din sistemul de rafinare din SUA este „complex“, ceea ce înseamnă instalații de prelucrare grea concepute pentru a trata țițeiuri de calitate scăzută și mai grele din Canada, Mexic, Venezuela și Orientul Mijlociu. De la începutul anilor 1990, peste 100 de miliarde de dolari au fost investiți pentru reconfigurarea rafinăriilor de-a lungul coastei Golfului și în Vestul Mijlociu pentru a gestiona aceste țițeiuri grele.

Prin urmare, aceste rafinării nu sunt potrivite pentru a face față volumelor crescute de petrol de șist mai ușor și de calitate superioară. Pe măsură ce creșteau cantitățile de țițeiuri ușoare, rafinăriile deveneau mai puțin eficiente, traducându-se în pierderi

financiare și, în cele din urmă, costuri mai mari pentru șoferi și alți consumatori.

Din punct de vedere economic, cel mai rațional lucru de făcut era ca piețele să fie lăsate să stabilească unde merge petrolul. Aceasta nu schimba soldul petrolier net al Americii. Dacă Statele Unite exportă 100 de barili de țiței ușor dintr-un port de pe coasta Golfului și importă 100 de barili de petrol mai greu din în altă parte pe aceeași coastă, echilibrul petrolului net al SUA este neschimbat. Dar sistemul ar fi mai eficient, iar beneficiile economice pentru toate părțile, inclusiv pentru consumatori, ar fi mai mari.

Politica, însă, era destul de diferită. Spre deosebire de răspunsul calm în fața liberalizării exporturilor de produse în 1981, exporturile de țiței au devenit o problemă politică fierbinte. Cei mai aprigi adversari erau grupurile ecologiste și aliații lor din Congres, care erau împotriva dezvoltării în sectorul petrolului și al gazelor și de la acele companii de rafinare, în principal de pe Coasta de Est, ale căror sisteme nu erau „complexe” și depindeau în schimb de petrol mai ușor și de calitate superioară.

Rezultatul a fost o dezbatere publică zgomotoasă. Punctul de cotitură a venit în aprilie 2015 când senatoarea Lisa Murkowski, președinta Comisiei pentru energie a Senatului, a observat că interdicția de export „echivalează cu un regim de sancțiuni îndreptat împotriva noastră”. De ce, a întrebat ea, ridică guvernul SUA „sancțiunile asupra petrolului iranian” ca parte a acordului nuclear din 2015, „păstrând sancțiunile împotriva petrolului american?” I s-au alăturat alți doi senatori când a susținut că exportul de țiței către „prietenii și aliații noștri” ar consolida atât securitatea partenerilor americani, cât și poziția internațională a Americii. Uniunea Europeană a difuzat același mesaj, declarând că exporturile de țiței din SUA ar spori securitatea energetică a Europei, ca urmare a mișcărilor Rusiei împotriva Ucrainei în 2014.³

Pentru a obține ridicarea interdicției, s-a ajuns la un acord pe Capitol Hill între republicani și democrați: eliminarea interdicției de a exporta țiței în schimbul extinderii și dezvoltării creditelor fiscale pentru energia solară și cea eoliană. Acordul a fost promulgat pe 18 decembrie 2015. O săptămână și jumătate mai târziu, un petrolier a plecat din portul Corpus Christi din Texas transportând o încărcătură de țiței de la Eagle Ford cu destinația Franța.

Interdicția exporturilor de țiței era acum de domeniul istoriei. Până în 2019, importurile nete de petrol ale Statelor Unite scăzuseră de la 60% din totalul furnizat în 2008 la mai puțin de 3%. Și, chiar dacă Statele Unite au continuat să importe petrol, exportau și aproape trei milioane de barili pe zi de țiței – devenind

astfel unul dintre cei mai mari exportatori de țiței din lume –, precum și peste cinci milioane de barili pe zi de produse petroliere.

Aceasta nu a fost doar o chestiune de rezerve suplimentare de petrol. Ceea ce se desfășura era o schimbare istorică atât în ceea ce privește petrolul mondial, cât și economia globală și relațiile de putere din întreaga lume.

Chiar și în 2003, se considera că prețul pe termen lung al petrolului se situa între 20 și 25 de dolari americani barilul. Dar, mai târziu în acel an și în 2004, acest preț, alături de cel al altor mărfuri, a început să crească – și a continuat să crească. Acest lucru a semnalat o schimbare importantă în economia mondială: intrarea în era grupului statelor BRIC – Brazilia, Rusia, India și China. Cunoscute sub numele de „țări în curs de dezvoltare”, acestea au fost transformate în „piețe emergente” de către forțe puternice – creștere economică ridicată, comerț mondial, piețe mai deschise, tehnologie și comunicații, prăbușirea Uniunii Sovietice, deschiderea Chinei și a Indiei, lanțurile de aprovizionare globale și puterea dominantă a globalizării.⁴

Creșterea BRIC a fost dramatică. Între 2003 și 2013, economia Chinei a crescut de peste două ori și jumătate; cea a Indiei s-a dublat. Economia mondială a crescut cu doar 30%, a Statelor Unite cu 17%, a Europei cu 11% și a Japoniei cu numai 8%.

Această eră BRIC a fost caracterizată de ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „superciclu de mărfuri” – prețuri ridicate și în creștere la petrol, cupru, minereu de fier și alte mărfuri determinate de o creștere economică puternică în aceste țări. În era BRIC, această creștere a cererii, în special din China, a devenit factorul definitoriu pentru piața mondială a petrolului.

Drept răspuns la acest superciclu și la creșterea prețurilor mărfurilor, companiile și-au intensificat dramatic investițiile pentru a produce mai multe mărfuri. Cu siguranță cererea Chinei va continua să crească. Cum ar putea cineva să gândească altfel? În iunie 2012, o bancă internațională importantă a convocat conferința anuală pentru fondurile speculative și alți investitori într-un centru de conferințe idilic numit The Grove, în afara Londrei. În grupul despre „Resursele naturale și superciclul mărfurilor”, directorii generali ai unora dintre cele mai mari companii miniere din lume au fost absolut de acord – nu se întrevedea sfârșitul; superciclul de mărfuri nu putea decât să continue, iar prețurile să crească în continuare; și, prin urmare, companiile lor să-și extindă în continuare capacitatea de producție, să cumpere active și să cheltuiască sume din ce în ce mai mari de bani.

Dar, până în acel moment, superciclul se încheiase deja. Creșterea economică în interiorul grupului BRIC încetineea, ceea ce

a însemnat o încetinire în creșterea consumului de petrol și de alte mărfuri. Creșterea și țările care alcătuiau BRIC nu aveau să mai fie factorii definitorii pentru petrolul mondial. Factorul definitoriu era de acum șistul american. Alte țări adăugau noi rezerve, în special Canada, Rusia, Brazilia și Irak. Dar șistul era cel care domina creșterea.

Statele Unite erau acum pe cale să devină unul dintre cei trei mari producători de petrol la nivel mondial, alături de Rusia și Arabia Saudită. Acest lucru era important nu doar pentru piața mondială, ci și din punct de vedere geopolitic. Maroš Šefčovič, la acea vreme vicepreședintele pentru energie al Comisiei Europene, a declarat în fața unei audiențe în Washington că, din perspectiva Bruxelles-ului, Statele Unite erau acum o „superputere energetică”.⁵

Dar ce însemna asta?

Capitolul 8

REECHILIBRAREA GEOPOLITICII

Sankt-Petersburg este atât de departe în nord încât în fiecare iunie, în timpul Noptilor Albe, soarele de vară abia apune peste ceea ce în vremurile țariste fusese capitala Rusiei, scurtând întunericul la doar câteva ore. Cu toate acestea, în timpurile moderne, nu doar magia Noptilor Albe, sau măreția orașului și farmecul palatelor și al canalelor sale atrag oameni din întreaga lume. În perioada aceasta, aproape 10 000 de oameni sunt atrași acolo de Forumul Economic Internațional de la Sankt-Petersburg, care se desfășoară sub patronajului băiatului de provincie care a reușit în viață, președintele rus Vladimir Putin.

În 2013, Putin a împărțit scena cu cancelarul german Angela Merkel. Acesta era momentul în care impactul global al revoluției exploatărilor de șist din SUA abia începea să fie recunoscut. Lipsa chimiei dintre cei doi lideri era cât se poate de evidentă; interacțiunea dintre ei a fost tensionată și rece și au privit mai mult publicul decât s-au privit unul pe celălalt.

Interviul oficial a fost urmat de întrebări din public. Prima întrebare – despre diversificarea economiei Rusiei, reducerea mării sale dependențe de mărfuri – a fost adresată președintelui Putin. În treacăt însă, cel care a pus întrebarea s-a întâmplat să menționeze gazul de șist. La auzul acestei întrebări, președintele rus a izbucnit. El a lansat un avertisment împotriva unei posibile dezvoltări a exploatării gazelor de șist în Europa de Est, denunțând gazele de șist drept un pericol grav, o amenințare pentru mediu, un distrugător de pământ și de apă. Cel care a pus întrebarea s-a așezat imediat pe scaun.

Putin a reacționat atât de vehement deoarece gazele de șist deveneau și o chestiune de geopolitică. Căci șisturile reprezentau o provocare pentru Rusia, pe atunci cel mai mare producător mondial de gaze naturale, precum și cel mai mare furnizor al Europei. În întreaga lume, devenea clar că revoluția neconvențională însemna mai mult decât fluxul de petrol și gaze. Era vorba și de pozițiile relative ale națiunilor.

Timp de patru decenii, politica energetică a SUA a fost dominată – și politica sa externă zădărnicită – de spectrul crizei și al vulnerabilității, revenind la embargourile petroliere din 1973 și

apoi la Revoluția din Iran din 1979, care a răsturnat șahul și l-a adus pe ayatollahul Khomeini la putere. Dar până aici. După cum remarca Thomas Donilon, consilier pentru securitate națională al președintelui Obama, revoluția șisturilor „îi permite Washingtonului să aibă mai multă autoritate în urmărirea și implementarea obiectivelor sale de securitate internațională”. Secretarul de stat Mike Pompeo se va exprima ulterior altfel, că revoluția șisturilor a oferit Statelor Unite o flexibilitate în afacerile internaționale pe care nu o mai avusese de zeci de ani.¹

Timp de mai bine de un secol, energia – disponibilitatea, accesul și fluxurile sale – a fost îmbinată cu securitatea și cu geopolitica. După cum spunea un studiu realizat de Brookings Institutions: „În epoca modernă, nici o altă marfă nu a jucat un rol atât de important în stimularea tulburărilor politice și economice și există toate motivele să ne așteptăm ca acest lucru să continue”.²

Orientul Mijlociu ocupă un rol central pe piața mondială a petrolului, securitatea rezervelor de petrol având o importanță crucială pentru economia mondială și reprezentând o prioritate maximă pentru politica externă a Statelor Unite. La începutul Războiului Rece în 1950, când exporturile de petrol din Arabia Saudită au început să curgă, președintele Harry Truman a extins pentru regele Ibn Saud o garanție explicită de securitate americană. „Nici o amenințare la adresa regatului tău”, scria președintele, „nu ar putea să apară fără ca aceasta să fie o chestiune de îngrijorare imediată pentru Statele Unite.”³ Acel angajament, la vremea respectivă, menit să împiedice aceste resurse să cadă în mâinile sovieticilor, a continuat după Războiul Rece. Angajamentul actual extins de securitate al SUA cu țările din Golf este prezent într-o multitudine de acorduri, tranzacții de arme, schimburi și referitoare la baze pentru forțele aeriene, terestre și maritime.

Un element important pe piața mondială a petrolului este „capacitatea de rezervă”. Aceasta este capacitatea de producție – adică puțurile de petrol, care nu sunt de fapt în funcțiune, dar care pot fi rapid activate dacă prețurile cresc sau dacă o întrerupere oprește aprovizionarea în altă parte. Astăzi, cea mai mare parte a capacității de rezervă a lumii se află în Arabia Saudită, iar câteva unități în Emiratele Arabe Unite și în Kuwait. Datorită acestui fapt, dar și dimensiunii rezervelor sale de petrol și capacității sale de a crește sau de a reduce rapid producția, Arabia Saudită reprezintă factorul de echilibru pe piața mondială. Uneori este descrisă drept „banca centrală” a petrolului mondial.

Natura angajamentului Statelor Unite față de securitatea Golfului Persic, amploarea angajamentului SUA și dimensiunea resurselor regiunii au contribuit la opinia larg răspândită conform căreia Statele Unite în sine depind în mare măsură de Orientul Mijlociu. Cu toate acestea, în 2008, chiar înainte de epoca

petrolului de șist, importurile din Golf se ridicau la mai puțin de 20% din totalul petrolului american. După cum s-a menționat deja, nisipurile petrolifere din provincia Alberta au făcut din Canada, de departe, cel mai mare furnizor pentru importurile SUA. În 2019, doar aproximativ 11% din importurile din SUA proveneau din Golful Persic. La rândul lor, producătorii din Golf se concentrau pe Asia drept cea mai importantă piață a lor.

Angajamentul SUA față de regiune a rezistat nu pentru că o anumită cantitate de petrol pleca din Arabia Saudită, din Kuwait sau din Emiratele Arabe Unite având drept destinație rafinăriile din Statele Unite, ci mai degrabă pentru că aceste resurse sunt esențiale pentru economia mondială în general și pentru cei mai importanți aliați și parteneri comerciali ai Americii. Întreruperi ale aprovizionării afectează sistemul global în care America este atât de integrată – cu aproape 30% din produsul intern brut și aproape 40 de milioane de locuri de muncă rezultate din comerțul cu restul lumii. Chiar dacă SUA nu importă mult petrol din Orientul Mijlociu, o întrerupere a aprovizionării ar duce la creșterea prețurilor globale, inclusiv în Statele Unite.⁴

Cum a schimbat revoluția șisturilor geopolitica? Studiul de caz numărul unu este Iranul și acordul nuclear din 2015. În 2012 au fost aplicate sancțiuni asupra exporturilor și a finanțelor iraniene. Scopul a fost de a forța Iranul la masa negocierilor, așa cum vom vedea mai târziu. Dar nu era evident că aceste sancțiuni vor funcționa. Deficitul preconizat în aprovizionarea mondială putea duce la creșterea prețurilor, lovind țările importatoare de petrol, ducând la inutilitatea sancțiunilor. Cu siguranță, la asta se aștepta Teheranul când a proclamat cu încredere că noile sancțiuni erau „sortite eșecului”. Dar creșterea producției americane a compensat reducerea exporturilor iraniene. După cum vom vedea mai târziu, sancțiunile petroliere au fost menținute, susținute de sancțiuni financiare; iar presiunea economică asupra Iranului a condus în cele din urmă la acordul din 2015 care limita programul nuclear al Iranului în schimbul eliminării sancțiunilor.⁵

Studiul de caz numărul doi este Europa și se referă la replica furioasă a lui Putin la Sankt-Petersburg. Ascensiunea șisturilor a fost una dintre cheile diversificării pieței europene a gazelor și ale sporirii securității energetice. Când liderii europeni vorbesc despre securitatea energetică, aceștia se concentrează adesea mai puțin asupra petrolului și mai mult asupra gazelor naturale – și în special pe gradul de dependență de gazul rusesc. În calitate de principal furnizor european de gaze naturale, Rusia a avut, în mintea unora din Uniunea Europeană și a multora din Washington, capacitatea de a utiliza aprovizionarea cu gaz ca pârghie pentru obiective politice. Această preocupare a fost amplificată de dependența de conducte cu inflexibilitatea lor inerentă.

Intră în scenă gazele de șist din SUA. Mai întâi au eliminat nevoia de GNL în Statele Unite, ceea ce a determinat exportatorii să redirectioneze o parte din GNL către Europa. Apoi exportul de GNL din Statele Unite a consolidat trecerea la concurență în Europa – cu gazele din SUA, și alături de alte resurse de GNL, intrând în concurență directă cu gazul rusesc. Cumpărătorii europeni aveau acum mai multe opțiuni, ceea ce însemna diversificarea aprovizionării – piatra de temelie a securității energetice. „Am avut parte de multe provocări istorice în relația cu Rusia“, declara ministrul energiei din Lituania. Dar acum, prin deschiderea opțiunii de a importa GNL, continua el, „aprovizionarea cu gaze a fost depolitizată“.⁶

În martie 2016, un superpetrolier plin cu petrol a părăsit coasta Golfului din Statele Unite și a traversat Canalul Panama până în Pacific. Destinația sa era China. Clientul era Sinopec, una dintre cele două mari companii petroliere ale Chinei și printre cei mai mari cumpărători de petrol din lume. „Exporturile de țiței ale Statelor Unite reprezintă vești bune pentru piața globală și permite rafinăriilor din Asia-Pacific să-și diversifice sursele de aprovizionare“, declara un director Sinopec. Câteva luni mai târziu, un alt petrolier a descărcat la Shenzhen primul transport de GNL din Statele Unite în China. Aceste călătorii au demonstrat faptul că presupusa competiție pe viață și pe moarte cu miză nulă între China și Statele Unite pentru accesul la energie limitată, atât de clar conturată cu doar câțiva ani în urmă, nu avea să se întâmple. Rezervele mondiale de energie sunt suficiente, iar China și Statele Unite pot interacționa pe piața globală cu beneficii reciproce. Revoluția șisturilor a eliminat cel puțin o zonă majoră de conflict în relațiile dintre SUA și China, creând o nouă comunitate de interese între cele două națiuni – dacă războaiele comerciale și disputa privind coronavirusul o vor permite.

Datorită șisturilor, Statele Unite sunt „prezente“ în Asia într-un mod nou și important din punct de vedere strategic pentru multe țări. Acest lucru oferă diversificare, moderând dependența de Orientul Mijlociu și strâmtoarea Ormuz și oferind opțiuni pentru GNL. În timp ce Statele Unite sunt doar unul dintre mai mulți furnizori de petrol și GNL în India, acest comerț în creștere a apropiat cele două națiuni și a adăugat o dimensiune pozitivă, nouă și importantă, unei relații care fusese controversată în trecut.

Companiile japoneze și guvernul japonez sunt, de asemenea, dornice să primească exporturi de petrol și de gaze din SUA. Ei consideră că aceste resurse sunt importante pentru reducerea excedentului comercial al Japoniei cu Statele Unite și reprezintă o contribuție majoră la securitatea energetică globală – deoarece Japonia importă 99% din petrol și 98% din gazele naturale. Înainte

de accidentul nuclear din 2011 de la Fukushima, energia nucleară furniza 30% din energia electrică a Japoniei. Până în 2020, nu mai mult de 5% din energia electrică a țării provenea din energie nucleară. GNL, deja important pentru generarea de electricitate, a acoperit o mare parte a lipsei, fiind răspunzător în 2020 pentru aproape 40% din producția sa de energie electrică.

Coreea de Sud este, în momentul scrierii acestei cărți, cel mai mare cumpărător de GNL al SUA. Mai mult, opțiunea gazului american, așa cum a spus un înalt oficial coreean, „ne ajută să negociem cu furnizorii noștri tradiționali”. Și, cu cât Coreea de Sud cumpără mai mult gaz de la Statele Unite, cu atât surplusul său comercial este mai mic, ceea ce Seulul nu ezită să sublinieze.⁷

În toamna lui 2018, deși a trecut aproape neobservat la momentul respectiv, a avut loc un eveniment istoric: Statele Unite au depășit atât Rusia, cât și Arabia Saudită, pentru a-și recâștiga poziția de cel mai mare producător de petrol din lume, poziție pe care o pierduse cu mai mult de patru decenii înainte.

Cât timp și cu cât va mai crește producția americană? Unii spun că este încă devreme în ceea ce privește capacitatea de recuperare a resurselor. După cum spunea un inginer petrolist care conducea Permian pentru una dintre marile companii: „În cei 30 de ani de activitate în industrie, Permian este singurul loc în care, de fiecare dată când făceam o hartă a resurselor, era mai mare decât ultima. Oriunde altundeva, de fiecare dată harta resurselor se micșora.”⁸

Cu toate acestea, schimbări în politicile guvernamentale sau în economie ori în ceea ce privește infrastructura sau constrângerile de capital ar putea limita creșterea. Opoziția din partea activiștilor de mediu ar putea deveni mai puternică. O administrație democrată hotărâtă în privința unui „Nou pact verde” ar putea ridica obstacole legale și de reglementare. „Interzicerea fracturării hidraulice” a devenit un refren pentru unii politicieni. Cu toate acestea, majoritatea puțurilor noi forate în Statele Unite au un element de fracturare hidraulică; o astfel de interdicție ar însemna un val de petrol importat, iar impactul negativ asupra economiei ar fi resimțit în toată țara. Ar putea fi impuse noi constrângeri geologice care nu sunt prevăzute în prezent. Sau, deși aproape de neconceput înainte, o epidemie virală ar putea duce la întreruperea cererii, la scăderea prețurilor și la restrângerea forajelor.

Este extraordinar ce s-a întâmplat de când a fost forat SH Griffin # 4. Lumea nu a mai văzut niciodată o asemenea viteză sau amploare a creșterii. Este ca și cum, din punctul de vedere al volumului, Statele Unite ar fi adăugat, în ceva mai mult de un deceniu, echivalentul unei alte țări mari producătoare de petrol. Și totuși,

chiar în timp ce producția de petrol din SUA continua să crească, a apărut o nouă provocare. Revoluția șisturilor era în căutarea unei noi revoluții – bazată nu pe o descoperire tehnologică, ci pe economia sa.

Șisturile au fost descrise ca o afacere de producție. Spre deosebire de puțurile tradiționale, producția puțurilor de șist, așa cum s-a menționat mai devreme, scade semnificativ în primul an, înainte de a se stabiliza. Astfel, companiile forează în mod constant noi puțuri pentru a compensa declinurile din cele anterioare. Pentru companiile independente, era vorba de creștere, finanțată de investitori și datorii. Dar apoi creșterea nu a mai fost suficientă. Investitorii care anterior aclamaseră companiile pe măsură ce se străduiau pentru o producție din ce în ce mai mare, acum le dezaprobau. Companiile, îmbunătățindu-și eficiența, au redus costul unui puț de la probabil 15 milioane dolari la șapte milioane, dar tot nu a fost suficient. Investitorii își voiau banii înapoi; voiau profit din investiția lor. Când investitorii au analizat companiile de extragere de șist, nu mai era vorba de creștere cu orice preț, ci mai degrabă cu ce preț. Pe măsură ce prețurile acțiunilor scădeau, companiile au fost forțate să-și reajusteze afacerile, să-și țină cheltuielile sub control și să funcționeze în limita bugetelor – și astfel să ofere rentabilitate investitorilor, fie sub formă de dividende, fie de răscumpărări de acțiuni. Necesitatea reducerii costurilor stabilește scena pentru fuziuni și consolidare.⁹

Industria șisturilor s-a schimbat într-un alt mod. În timp ce companiile independente și-au redus activitatea, companiile mari au intensificat-o. ConocoPhillips, cândva o companie internațională, s-a orientat din nou către onshore-ul din America de Nord. Două dintre cele mai mari companii, ExxonMobil și Chevron, au revenit parțial în America de Nord, direcționând investiții semnificative către bazinul Permian pentru a-i crește din ce în ce mai mult ponderea în portofoliile lor globale. Într-o măsură mai mică, BP, Shell și Equinor au urmat aceeași direcție.

După ce s-au făcut toate calculele, creșterea producției americane părea destinată să încetinească până la o creștere anuală mult mai mică – mult mai puțin decât ritmul agitat înregistrat în anii precedenți. Cu toate acestea, chiar și odată cu încetinirea creșterii, Statele Unite au devenit cel mai mare producător mondial de petrol. Până în februarie 2020 au atins cel mai ridicat nivel de producție de până atunci – 13 milioane de barili pe zi – mai mult decât Arabia Saudită și Rusia și pe cale de a tripla nivelul din 2008.

În acel moment a lovit calamitatea din 2020 – pandemia provocată de noul coronavirus și oprirea economiei mondiale globalizate, care a zduncinat industria șisturilor așa cum a făcut-o cu majoritatea industriilor. Ca urmare a unei reduceri drastice a investițiilor, producția de șisturi va merge înapoi și va scădea.

Când creșterea va reveni, va fi într-un ritm mai lent. Dar, oricare ar fi traiectoria acestei industrii, șisturile constituie de-acum o resursă formidabilă.

Revoluția șisturilor a transformat piața mondială a petrolului și a schimbat conceptele de securitate energetică. „OPEC *versus* non-OPEC“, înțelegerea care definise piața mondială a petrolului timp de decenii, a fost depășită de o nouă paradigmă, „Cei Trei Mari“ – Statele Unite, Rusia și Arabia Saudită. Acest lucru a fost clar evidențiat de interacțiunea fără precedent dintre Moscova, Riad și Washington în marea criză a pieței petrolului din 2020, pe care virusul a dezlănțuit-o și la care ne vom întoarce mai târziu.

Mai mult, lupta pentru adaptarea la criză a demonstrat dintr-o perspectivă nouă modul în care energia continuă să joace un rol central pentru geopolitică. Cu siguranță, așa vede Vladimir Putin lucrurile.

PARTEA A II-A. HARTA RUSIEI

PARTEA A II-A. HARTA
RUSIEI

Capitolul 9

MARELE PROIECT AL LUI PUTIN

De la Revoluția bolșevică din 1917 până la sfârșitul Războiului Rece din 1991, numele „Rusia“ era interschimbabil cu „Uniunea Sovietică”.² Suprapunerea a funcționat, deoarece harta Uniunii Sovietice din acel moment se potrivea în linii mari cu cea a Imperiului Rus (cu excepția Poloniei, care a făcut parte din imperiu la apogeul său), pentru că Moscova juca un rol central – iar cultura și limba rusă dominau complet Uniunea Sovietică. În 1991, Uniunea Sovietică s-a prăbușit și au apărut 15 state independente nou formate, începând cu cel mai mic, Estonia, la Marea Baltică, până la Kazahstan, egală cu India ca suprafață geografică.

Cu toate acestea, Federația Rusă – Rusia – încă se profilează amenințător asupra noilor state independente. Se întinde pe hartă, cuprinzând 11 fusuri orare din Europa în vest, până la vârful Peninsulei Ciukotsk în Extremul Orient, la doar 97 de kilometri peste strâmtoarea Bering de Alaska. Populația este doar jumătate din cea a Uniunii Sovietice, iar în 2019 economia acesteia era doar puțin mai mare decât cea a Spaniei – deși Spania are doar o treime din populația Rusiei și a încetat să mai fie o mare putere din secolul al XVIII-lea. Cu toate acestea, Rusia încă mai dispune de puteri formidabile. Are întindere. Are un imens arsenal de arme nucleare și de rachete, precum și competențe cibernetice considerabile. Are hotărârea de a se proiecta pe scena mondială. Și are resurse naturale – cantități deosebit de mari de petrol și de gaze care contribuie la locul său în lume.

La trei decenii după prăbușirea Uniunii Sovietice a apărut o nouă competiție globală între Statele Unite și Rusia – nu Războiul Rece al istoriei și apocalipsa nucleară, dar un Război Rece. Acesta cuprinde conflicte regionale, război informațional, spațiu cibernetic, energie și relații globale. De la amestecul său în alegerile prezidențiale din SUA din 2016, „Rusia“ a devenit un subiect toxic și o sursă de mari resentimente la Washington și în politica internă americană.

De-a lungul celor două decenii ca președinte, marele proiect internațional al lui Vladimir Putin a fost reafirmarea influenței Rusiei asupra restului fostei Uniuni Sovietice, restabilirea Rusiei ca mare putere la nivel global, construirea de noi alianțe și opoziția față de Statele Unite. Și, indiferent dacă Rusia este parțial responsabilă sau nu, Putin se poate lăuda cu rezultatele care se

potrivesc obiectivelor sale – divizarea NATO, Uniunea Europeană în derivă și politica Americii fragmentată, murdară și polarizată.

Petrolul și gazul au fost esențiale pentru revenirea Rusiei și pentru economia națiunii. Acestea oferă, de asemenea, o modalitate prin care Rusia poate exercita putere, altfel decât prin forță militară. După cum spunea Putin: „Petrolul este fără îndoială unul dintre cele mai importante elemente din politica globală, în economia mondială“. Odată a fost întrebat dacă Rusia este o superputere energetică. „Aș prefera să ne îndepărtăm de terminologia trecutului“, a răspuns el. „«Superputere» era cuvântul folosit în timpul Războiului Rece.“ A adăugat: „Nu m-am referit niciodată la Rusia ca la o superputere energetică. Dar avem posibilități mai mari decât aproape orice altă țară din lume. Acesta este un fapt evident.“¹

„Faptul evident“ se observă limpede în amploarea și în abundența resurselor energetice ale Rusiei, care este unul dintre Cei Trei Mari ai producției mondiale de petrol, al doilea cel mai mare producător de gaze naturale (după Statele Unite) și este în continuare cel mai mare exportator de gaze din lume. Câștigurile din exporturile de petrol și de gaze oferă baza financiară pentru statul rus și puterea rusă – în condiții normale, reprezentând 40–50% din bugetul guvernului, 55–60% din veniturile din export și aproximativ 30% din PIB. Cu mult mai mult decât orice altceva, aceste resurse fac din Rusia un jucător important în economia mondială.

Această înzestrare geologică conferă Rusiei prezență globală și îi asigură relația economică cu Europa și legături din ce în ce mai puternice cu China. Totuși această dependență este, de asemenea, supusă multor dezbateri. Fostul ministru de finanțe și vicepremierul Aleksei Kudrin și alții au susținut că Rusia depinde prea mult de petrol și de gaze naturale, împiedicând dezvoltarea unei economii mai echilibrate și mai dinamice.

Aceste dezbateri și dileme nu sunt noi. De un secol și jumătate, „Rusia“ – indiferent dacă vorbim despre Imperiul Rus, de Uniunea Sovietică sau, din 1991, de Federația Rusă – a fost un jucător important pe piața energetică mondială, depinzând totodată foarte mult de petrol și ulterior și de gaze.

Industria petrolieră a Rusiei a apărut în secolul al XIX-lea, atât în zona care este astăzi Azerbaidjan, în partea de vest a Mării Caspice, în jurul orașului Baku și la nord-vest de acesta și, într-o măsură mai mică, în Kazahstan, pe partea de est a Mării Caspice. Un vizitator britanic la Baku, în anii 1880, se minuna de ceea ce devenise noul „antrepozit de petrol al Europei“. Până în 1898,

Rusia depășise Statele Unite pentru a deveni cel mai mare producător de petrol din lume. Dar după Revoluția din 1905 – „repetiția generală“, așa cum o numea liderul bolșevic Vladimir Ilici Lenin – industria petrolieră a Rusiei, odată plină de viață, a stagnat și a decăzut.²

În Războiul Civil care a urmat după preluarea puterii în 1917, bolșevicii s-au confruntat cu ceea ce ei au numit „penuria de combustibil“, o amenințare descurajantă la adresa revoluției lor. „Criza combustibilului trebuie depășită cu orice preț“, spunea Lenin. „Avem nevoie disperată de petrol“ și „vom distruge pe oricine ne va sta în cale.“ Pentru a ajuta la rezolvarea penuriei de combustibil, bolșevicii au naționalizat industria petrolieră.³

Până la începutul anilor 1920, comuniștii dețineau controlul asupra întregii țări. În următorii câțiva ani, industria petrolieră și-a revenit și Rusia a devenit din nou un jucător pe piața globală. La mijlocul anilor 1930, Iosif Stalin, succesorul lui Lenin, a lansat epurări care au cuprins întreaga țară. Industria petrolieră nu a fost cruțată; poliția secretă susținea că a „descoperit“ o „organizație contrarevoluționară, de distrugere și de spionaj“ în întreaga industrie. Mulți dintre liderii și muncitorii din industrie au fost fie trimiși în lagărele de deținuți din gulag, fie executați pe loc. Industria sovietică a încetat să mai fie un factor important în lume.⁴

Abia la sfârșitul anilor 1950, mult după sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial, Uniunea Sovietică a revenit ca exportator de petrol pe piața globală. Acest lucru a fost posibil datorită noii producții în regiunea Volga–Urali și apoi ca urmare a descoperirii unor noi rezerve în vestul Siberiei. Dar Rusia exporta pe o piață globală care era deja suprasaturată cu cantități în creștere de petrol din Orientul Mijlociu.

Ca răspuns la creșterea volumului de petrol sovietic, companiile internaționale au redus prețurile în 1959 și din nou în 1960. Înfuriate de reducerea veniturilor proprii care a rezultat de aici, țările exportatoare de petrol, conduse de Arabia Saudită și de Venezuela, s-au reunit pentru a forma o nouă organizație, Organizația Țărilor Exportatoare de Petrol – OPEC.

Până la începutul anilor 1970, economia planificată la nivel central a Uniunii Sovietice se ducea de răpă. Nu putea produce bunurile dorite de oameni, iar ce producea era de proastă calitate, cu excepția sectoarelor specifice, în principal apărarea. Criza petrolului din anii 1970 a venit la timp. Creșterea dramatică a prețurilor la petrol a generat o creștere importantă a veniturilor, care a salvat economia stagnantă și a ajutat la finanțarea unei mari armate sovietice. Dar această nouă șansă s-a dovedit doar o chestiune temporară.

În 1985 a apărut un nou lider al Uniunii Sovietice, Mihail Gorbaciov. Tânăr și energic, era hotărât să reformeze economia. Dar soarta era împotriva lui. Anul următor, prețurile petrolului s-au prăbușit, dând o lovitură cumplită economiei sovietice și marcând începutul a ceea ce Egor Gaidar, fost ministru de finanțe și prim-ministru în exercițiu, a numit „cronologia prăbușirii Uniunii Sovietice”.⁵

Veniturile din petrol nu mai puteau masca eșecurile economiei planificate la nivel central. „Plănuiam să creăm o comisie“, își amintea Gorbaciov, „pentru a rezolva problema chiloților pentru femei. Imaginați-vă o țară care zboară în spațiu, lansează sateliți Sputnik, creează un astfel de sistem de apărare și nu poate rezolva problema chiloților pentru femei. Nu avem pastă de dinți, nici săpun, nici necesitățile de bază ale vieții. A fost incredibil și umilitor să lucrez într-un astfel de guvern.” Situația s-a înrăutățit. Producția de petrol a început să scadă rapid. În 1989, președintele Consiliului de Miniștri se lamenta: „Dacă nu există petrol, nu va exista o economie națională”. În timp ce mai mulți factori convergeau pentru a determina dispariția Uniunii Sovietice, declinul prețurilor petrolului a tăiat frânghia de salvare financiară care ținuse economia pe linia de plutire.⁶

Republica Rusă a fost de departe cea mai mare dintre „republici” – adică state – care făcea parte din URSS, Uniunea Republicilor Socialiste Sovietice. Toate republicile aveau parlamentele și agențiile lor guvernamentale, dar nu aveau nici o putere reală. Însă acum, nemaifiind un instrument de mucava al guvernării sovietice, Republica Rusă și-a impus o nouă autoritate. A preluat controlul asupra activelor sovietice de petrol și de gaze din interiorul teritoriului său și a veniturilor din petrol care se îndreptaseră către guvernul sovietic unional. Boris Elțin, președintele Republicii Ruse, și nu Mihail Gorbaciov, se ocupa acum de banii din petrol.

În decembrie 1991, Elțin și președinții parlamentelor ucrainean și bielorus s-au întâlnit într-o pădure, la o cabană de vânătoare. Pe parcursul unei nopți, ajutați de cantități mari de vodcă și de șampanie sovietică, au ajuns la un acord uimitor: invocând statutul celor trei „republici” drept „state fondatoare ale URSS” în 1922, au declarat că „URSS își încetează existența ca subiect al dreptului internațional și ca realitate geopolitică”.

Pe 25 decembrie 1991, Gorbaciov a transmis la televizor ceea ce unul dintre asistenții săi a numit „certificatul de deces” pentru Uniunea Sovietică – aceasta se autodizolva. Fostele „republici” constitutive lipsite de putere urmau să devină națiuni independente. Federația Rusă, așa cum a devenit cunoscută, avea să fie principalul legatar al Uniunii Sovietice. Acest lucru, printre altele, a necesitat transferul codurilor foarte importante care

controlau dispunerea și utilizarea imensului arsenal de arme nucleare. Dar ostilitatea dintre Gorbaciov și Elțin era de așa natură încât nu se puteau pune de acord cu cine se va duce la biroul cui din Kremlin pentru a face transferul. În cele din urmă, două grupuri de ofițeri – unul reprezentând Uniunea Sovietică, iar celălalt Federația Rusă – s-au întâlnit într-un hol de la Kremlin pentru predarea codurilor, un eveniment epocal marcat doar de un schimb rapid de saluturi.⁷

Dezintegrarea Uniunii Sovietice a fisurat edificiul unitar al industriei petroliere. Baza originală de pe partea de vest a Marii Caspice se afla acum în noua națiune independentă a Azerbaidjanului. Petrolul de pe partea estică a Mării Caspice aparținea acum Kazahstanului, recent independent. Destrămarea structurilor economice sovietice a lăsat gigantica industrie petrolieră din vestul Siberiei fragmentată și în haos. În timpul „privatizării spontane” din anii 1990, un deceniu care a devenit cunoscut sub numele de „sălbaticii ani 1990”, însăși industria petrolieră din Rusia a fost pusă la bătaie. Au început să apară noi companii petroliere, care adunau active.

În decursul celor zece ani, economia și-a revenit, au început să se contureze bazele unei economii de piață, și odată cu aceasta a revenit și optimismul. Se vorbea despre un *ciudo* – un miracol economic rus – evocând „miracolele economice” din Europa de Vest și Japonia după al Doilea Război Mondial.⁸ Dar apoi, în august 1998, criza financiară asiatică a cuprins Rusia. Rubla s-a prăbușit, la fel și prețurile petrolului, secând veniturile guvernamentale. Noua economie a încetat să mai funcționeze și oamenii nu erau plătiți. Credibilitatea administrației Elțin a fost spulberată. Vremea lui Elțin trecuse.

În 1976, știrile de seară din Leningrad anunțau că un judocan local necunoscut anterior câștigase un concurs și „intrase în rândurile campionilor”. Anticipa că oamenii vor auzi mai multe despre el în viitor. Acesta era Vladimir Putin, de 23 de ani. Mai apoi, el s-a alăturat KGB-ului, care l-a trimis ca agent în Germania de Est. În 1990, după dispariția respectivei țări, a ars în grabă dosarele secrete ale KGB-ului și a condus acasă cu un suvenir valoros – o mașină de spălat transportată pe capota autoturismului său. Orașul său natal nu mai era acum cunoscut sub numele de Leningrad, ci din nou ca Sankt-Petersburg. A mers să lucreze pentru primarul reformist și a devenit viceprimar.⁹

În 1996, după ce primarul nu a mai fost reales, Putin s-a trezit șomer. S-a apucat să studieze pentru obținerea unei diplome la Institutul geologic local. De asemenea, a plecat la Moscova în căutarea unui loc de muncă. Rezultatul va fi o avansare meteorică

în eșaloanele guvernamentale până când, în cele din urmă, în 2000, a devenit succesorul desemnat al lui Elțin ca președinte al Rusiei. Odată ajuns la Kremlin, obiectivele lui Putin au fost să reimpună ordinea, să stabilizeze economia, să reînnoiască autoritatea statului și să restabilească Rusia ca jucător important în lume. În cele două decenii care s-au scurs de atunci, Putin a dovedit că este, conform predicției din 1976, un judocan campion, dar la scară globală, valorificând punctele slabe sau greșelile altor țări, profitând de ocazii și de deschideri. Energia a jucat un rol esențial pentru întreaga sa agendă. El a înțeles puterea care decurgea din petrolul și gazul Rusiei. Interlocutorii occidentali erau în mod constant surprinși de cunoștințele sale temeinice despre industria energetică și piețele energetice și fluența cu care discuta despre complexități – în egală măsură asemenea unui CEO, declarau aceștia, dar și asemenea unui șef de stat.

Sub conducerea lui Putin, guvernul și-a reafirmat controlul asupra industriei energetice. Mihail Hodorkovski, șeful companiei Lukos, una dintre cele mai mari dintre noile companii petroliere și printre cei mai puternici dintre noii oligarhi, l-a provocat direct pe Putin și a ajuns să petreacă zece ani într-o închisoare. Activele Lukos au fost absorbite de compania de stat Rosneft. Directorul general al companiei este Igor Secin, fost viceprim-ministru, care lucrase cu Putin în primăria din Sankt-Petersburg la începutul anilor 1990. În 2013, Rosneft a preluat o companie importantă, TNK-BP, printr-o tranzacție de 55 de miliarde de dolari, care a transformat-o într-un producător de petrol mai mare decât ExxonMobil. În 2016 a achiziționat o altă companie, Bașneft. Astăzi Rosneft produce 40% din cantitatea totală de petrol a Rusiei. Guvernul deține puțin peste jumătate din companie și pachetul majoritar de acțiuni.

În mod similar, guvernul rus deține pachetul de control în uriașa companie de gaze Gazprom, condusă de Aleksei Miller, care lucrase de asemenea cu Putin în primăria din Sankt-Petersburg la începutul anilor 1990. În 2005, Gazprom a achiziționat Sibneft de la un alt oligarh, fiind redenumit Gazprom Neft. Directorul său general Aleksandr Diukov, condusesese portul din Sankt-Petersburg. Astăzi a mai rămas doar o mână de companii petroliere private. LUKOIL este cea mai mare. Directorul general, Vaghit Alekperov, și-a început cariera lucrând în larg în Marea Caspică și apoi în vestul Siberiei înainte de a veni la Moscova ca ministru adjunct al energiei la sfârșitul anilor 1980, unde a avut ideea de a fonda o companie petrolieră în stil occidental în Rusia.

Atât Mihail Gorbaciov, cât și Boris Elțin au avut ghinion când a fost vorba de petrol, cu prăbușiri ale prețurilor care au dus la scăderea economiei. În schimb, Vladimir Putin a avut foarte mult noroc, deoarece prețurile la petrol și-au revenit când a ajuns el la

putere, în 2000, și au continuat să crească în epoca BRIC. Producția, care scăzuse aproape la jumătate odată cu prăbușirea Uniunii Sovietice, și-a revenit. Acest lucru a fost posibil prin noi investiții, inclusiv din partea companiilor occidentale, care au adus și tehnologia, și practicile – excluse în timpul sovieticilor –, iar acestea s-au adăugat la capacitățile sovietice tradiționale. Până la sfârșitul lui 2018, producția rusă a atins 11,4 milioane de barili pe zi, la fel de mare ca în punctul de vârf al Rusiei sovietice.

Valoarea exporturilor de petrol din Rusia a crescut de opt ori între 2000 și 2012, de la 36 de miliarde de dolari la 284 de miliarde de dolari pe an. Valoarea anuală a exporturilor de gaze în aceeași perioadă a crescut de la 17 miliarde de dolari la 67 de miliarde de dolari. Pe măsură ce veniturile din petrol și gaze au crescut, Rusia a trecut de la vulnerabilitate la putere economică, achitarea datoriilor internaționale, creșterea salariilor și a nivelului de trai, creșterea pensiilor, economisirea de bani în fonduri de „stabilizare“, cheltuind mai mult pentru apărare și finanțându-și revenirea ca o mare putere.

Rusia a fost un beneficiar important al superciclului de mărfuri în era BRIC și al cererii puternice din partea țărilor emergente care l-au definit. Mai mult decât orice, asta însemna China și creșterea sa economică intensă. Un viceprim-ministru, în biroul său din Piața Veche din Moscova, a fost la un moment dat întrebat despre ce urma să se întâmple în economia Rusiei. A făcut semn spre fereastră și a arătat spre est.

„Spune-mi ce se va întâmpla în China“, a răspuns el.¹⁰

² De exemplu, cartea distinsului diplomat și istoric George Kennan privind politica externă sovietică a fost intitulată *Russia and the West under Lenin and Stalin*.

Capitolul 10

UCRAINA LA LIMITĂ

Aprovizionarea Europei cu gaze naturale de către Rusia – aproximativ 35% din consumul total de gaze al Europei – se află în centrul unei confruntări geopolitice. Se ridică o întrebare esențială: Este această dependență și afacere cu gaze de miliarde de dolari un instrument al puterii și al influenței rusești sau face parte dintr-o relație comercială reciproc avantajoasă, determinată geografic? Și, dacă ambele sunt valabile, unde se află echilibrul?

Nicăieri nu este mai evidentă această tensiune decât în relația violentă și cu fisuri dintre Rusia și Ucraina. Consecințele se resimt pe piețele energetice, în relațiile cu Europa și asupra relației dintre Rusia și Statele Unite, cu efecte care variază de la bugetul militar al SUA și conflictele interne privind alegerile prezidențiale din 2016 din SUA până la creșterea ostilității dintre cele două mari puteri nucleare ale lumii și la procesul de destituire a lui Donald Trump în 2020. Într-adevăr, dacă cineva ar fi să indice cel mai important motiv al noului antagonism între Rusia și Occident – și noul Război Rece – ar fi vorba despre Ucraina și întrebările amare și nerezolvate care au rezultat din destrămarea Uniunii Sovietice și despre modul în care s-au desfășurat.

Rădăcina lingvistică a cuvântului „Ucraina” înseamnă „margine” sau „pământ de frontieră”. Teritoriul devenit cunoscut sub numele de Ucraina este în cea mai mare parte o câmpie extinsă cu puține granițe naturale. Atât Ucraina, cât și Rusia își susțin originea comună din Rusia Kieveană. Acest regat medieval a fost creat de războinici vikingi care s-au amestecat cu triburile slave locale în ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „ținuturile rusești”, care erau conduse de la Kiev (capitala Ucrainei de astăzi). În ciuda descendenței lor comune în din Rusia Kieveană, Ucraina modernă și Rusia sunt în total dezacord cu privire la pretențiile de identitate comună, așa cum o descriu rușii, față de identități separate, așa cum susțin ucrainenii.

Rusia Kieveană a dispărut din istorie când Hoarda de Aur, mongolii, a prădat Kievul, în 1240. Primele hărți ale Ucrainei, inclusiv ale frontierelor sale, au fost trasate în jurul lui 1640, când făcea parte din Marele Ducat ce unea Lituania și Polonia. O hartă era denumită „Descrierea generală a câmpiilor pustii (în limbaj comun, Ucraina)”.

14 ani mai târziu, în 1654, un lider al cazacilor în ceea ce este astăzi Ucraina a jurat loialitate țarului principatului răsăritean slav

al Moscovei, care „reunea“ țărmurile rusești. Istoricii, politicienii și naționaliștii dezbat și astăzi dacă acea loialitate față de „Moscova“ era condiționată, păstrându-și autonomia, sau era vorba despre supunere absolută și încorporarea în ținuturile reunite.¹

Identitatea și fervoarea naționalistă s-au dezvoltat în Ucraina aparținând Rusiei înainte de Primul Război Mondial. Aceasta se întâmpla în același timp în care industrializarea pe scară largă demarase în regiunea Donbas din sud-estul Ucrainei, atrăgând vorbitori de rusă din alte părți ale imperiului. În 1918, la scurt timp după Revoluția bolșevică, a fost declarată Ucraina independentă, dar a dispărut în haosul Războiului Civil din Rusia. După victoria bolșevică, Ucraina a devenit una dintre republicile fondatoare ale Uniunii Sovietice.

Odată cu destrămarea Uniunii Sovietice, la sfârșitul lui 1991, pentru prima dată – în afară de acel moment trecător de la sfârșitul Primului Război Mondial –, Ucraina nu mai era o idee, o țară de graniță, o provincie a unui imperiu. Acum, pentru prima dată, era o națiune suverană.

La declararea independenței, Ucraina a „devenit o putere nucleară“, deoarece a moștenit 1 900 de focoare nucleare de la Uniunea Sovietică, devenind astfel al treilea stat nuclear din lume. În 1994, în ceea ce este cunoscut sub numele de Memorandumul de la Budapesta, a renunțat la armele respective și le-a transferat Rusiei. În schimb, Rusia, Marea Britanie și Statele Unite au promis solemn că vor „respecta“ „granițele existente ale Ucrainei“.²

O instituție a reușit să navigheze prin vârtejul colapsului postsovietic intactă, deși oarecum afectată – Ministerul Gazelor Naturale. Cu toate acestea, și-a schimbat numele în Gazprom. A câștigat controlul asupra marilor conducte de export – și a veniturilor care proveneau din exporturi – și astfel a moștenit relația din era sovietică cu marile companii energetice din Europa de Vest.

Gazprom a devenit cea mai mare companie producătoare de gaze naturale din lume. A furnizat gaz pentru a menține economia internă a Rusiei, chiar dacă facturile rămâneau neplătite; și-a păstrat reputația de furnizor de încredere pentru Europa de Vest. Și a furnizat veniturile de care trezoreria națională avea mare nevoie. În mijlocul haosului provocat de destrămarea Uniunii Sovietice, Gazprom a reprezentat nu numai continuitatea cu trecutul, ci și viitoarea integrare economică a Rusiei în Occident. Gazprom insistă că funcționează ca o organizație comercială. Dar pentru unii din afara Rusiei, nu era doar o companie producătoare de gaze. Era,

de asemenea, fantoma reală a Războiului Rece sovieto-american, întruchiparea puterii rusești renăscute și instrumentul prin care Rusia câștiga influență asupra Europei Occidentale și astfel putea crea o ruptură între Europa și Statele Unite. În centrul problemei gazelor se afla Ucraina.³

În ce direcție își va căuta viitorul Ucraina? Această întrebare fundamentală a inflammat relațiile dintre Ucraina și Rusia încă de la destrămarea Uniunii Sovietice. Se va îndrepta aceasta către Est și va rămâne sub influența Moscovei? Sau spre Occident, spre Europa și Uniunea Europeană și, cel mai rău din punctul de vedere al Moscovei, spre NATO și Statele Unite?

Gazele naturale, și gazoductele care le transportă, legaseră cele două țări – dar acum le înverșuna una împotriva celeilalte. Gazul importat din Rusia era principala sursă de energie a Ucrainei și juca un rol critic pentru propria economie și pentru alimentarea industriei grele. Mai mult, tarifele – adică taxele – pe care Ucraina le câștiga la transportul gazului rusesc către Europa prin gazoducte și de-a lungul teritoriul său erau o importantă sursă de venituri guvernamentale.

Dar aceasta nu era o stradă cu sens unic. Asigurarea accesului către Europa era esențială pentru Gazprom, deoarece piața europeană era principala sa sursă de venituri. Asta însemna că și Rusia depindea de Ucraina; chiar și în 2005, 80% din exporturile sale de gaze către Europa treceau prin conductele Ucrainei. Desigur, acest lucru nu contase când Ucraina și Rusia făceau parte din aceeași țară și erau conectate prin ceea ce se numea gazoductul „Frăției”. Dar acum Uniunea Sovietică dispăruse și acest lucru conta foarte mult. Ucraina și Rusia nu mai erau surori.

Dezmembrarea Uniunii Sovietice în 1991 a dus rapid la tensiuni între cele două țări pentru prețul gazului rusesc și tarifele percepute de Ucraina pentru transportul prin gazoductele sale. Cu toate acestea, disputele au fost în mare măsură controlabile până la alegerile prezidențiale ucrainene contestate din 2004, în care „doi Viktori” au fost asmuțiți unul împotriva celuilalt. Câștigătorul inițial în ceea ce au fost percepute pe scară largă alegeri aranjate a fost Viktor Ianukovici, prim-ministru în funcție și fost boxer. Limba maternă a lui Ianukovici era rusa, iar el era candidatul Moscovei. Adversarul său era celălalt Viktor – Viktor Iușcenko, fost prim-ministru, șef al băncii centrale și vorbitor nativ de ucraineană, pentru care Europa era marea chemare.

Alegerile fraudate au declanșat proteste de proporții, care s-au concentrat în Piața Maidan din Kiev în ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „Revoluția Portocalie” – după culorile campaniei lui Iușcenko. Într-un al doilea tur impus de instanță, Iușcenko a câștigat. Rezultatul a fost un șoc pentru Moscova. Ucraina avea acum un președinte care dorea să privească spre Occident. Parcă

pentru a transmite acest mesaj, soția sa era o americană de origine ucraineană, absolventă a Universității Georgetown, care lucrase în administrația Reagan.

Pentru Kremlin, rezultatul a reprezentat un avertisment puternic referitor la amenințarea existențială reprezentată de „revoluțiile colorate”. Revoluția Portocalie din Ucraina fusese precedată de Revoluția Trandafirilor în Georgia, o țară devenită recent independentă, care îi adusese la putere pe reformatorii antiruși. Aceste revoluții colorate, așa cum considera Moscova, erau susținute de organizațiile neguvernamentale occidentale și, suspecta Moscova, de „serviciile de securitate” occidentale care urmăreau să îndepărteze Rusia de „sfera sa privilegiată” din restul fostei Uniuni Sovietice. Și mai grav, Revoluția Portocalie putea aduce NATO – la care națiunile baltice se alăturaseră deja – la granițele Ucrainei cu Rusia. Aceasta, a spus Putin, ar fi fost o „amenințare directă” pentru securitatea rusă. Și mai exista riscul ca răspândirea revoluțiilor colorate să le facă să ajungă și în Piața Roșie din Moscova.⁴

Victoria lui Iușcenko a declanșat negocieri brutale asupra prețurilor gazelor naturale. Ucraina plătea doar o treime, sau chiar mai puțin, din cât plăteau europenii occidentali. De ce, au spus rușii, ar trebui ei să continue să subvenționeze Ucraina cu gaze mai ieftine, în valoare de miliarde de dolari pe an, când Ucraina avea deja datorii de miliarde de dolari la factura de gaz și acum era condusă de un președinte care dorea să se îndepărteze de Rusia? Dincolo de venituri, Moscova avea un alt obiectiv – să obțină controlul asupra sistemului important de conducte de gaze din Ucraina, de care depindea pentru a-și transporta gazul în Europa. Totuși acest lucru nu a fost pe masa negocierilor. După spusele lui Iușcenko, acele conducte, construite în epoca sovietică, erau „bijuteriile coroanei” Ucrainei independente.⁵

Pe 1 ianuarie 2006, fără să se întrevadă vreo rezolvare, Gazprom a întrerupt aprovizionarea cu gaz a Ucrainei. Dar ucrainenii au deturnat gazul destinat pentru livrare către Europa, ceea ce a redus aprovizionarea cu gaze către alte țări europene – și a dus la o criză în relațiile Rusiei cu Europa.

Rusia a susținut că tăierea gazelor nu avea legătură cu politica, ci era pur și simplu vorba despre economie și despre „prețurile de pe piață” – și că ucrainenii nu ar trebui să mai primească o reducere atât de mare. Dar pentru Europa și Statele Unite problema era demonstrația Moscovei de putere energetică brută. Rusia, declara secretarul de stat al SUA, Condoleezza Rice, folosea gazul natural și petrolul ca armă „motivată politic”. „Jocul nu poate continua așa”, a mai spus ea.⁶

După câteva zile, cele două părți au reușit să ajungă la un nou acord. Dar Rusia nu a obținut controlul asupra sistemului de

conducute ucrainean. Kievul nu voia să renunțe la bijuteriile coroanei. O companie obscură și necunoscută numită RosUkrEnerg, care juca un rol central în afacerea cu gaze, a fost lăsată să continue.

Trei ani mai târziu, în ajunul Anului Nou, pe 31 decembrie 2008, Vladimir Putin a încercat să includă un pic de umor în remarcile sale de sărbători la televiziunea rusă. „Este un semn sigur că vine Anul Nou“, a spus el. „Se încălzesc negocierile privind gazele.“ Câteva ore mai târziu, pe 1 ianuarie 2009, Rusia a întrerupt din nou gazele destinate consumului intern al Ucrainei. Putin a declarat că gazul destinat Europei fusese din nou deturnat și furat de ucraineni. A ordonat oprirea tuturor transporturilor de gaze către Ucraina. Asta însemna că nu se mai trimiteau deloc gaze spre Europa. A fost nevoie de mai mult de două săptămâni și de negocieri „dificile“, cum le-a numit Putin, pentru ca Rusia și Ucraina să ajungă la un nou acord.⁷

Cu toate acestea, în mod remarcabil, în ciuda vremii extrem de reci, această a doua criză a gazului nu a dus la penurie, cu excepția unor părți din Balcani. Ucrainenii construiseră un spațiu mare de stocare. Și europenii luau gaze din acele stocuri.

Aceste crize pun un nou accent pe securitatea energetică atât pentru Rusia, cât și pentru Europa. Dar conceptul de „securitate energetică“ înseamnă lucruri surprinzător de diferite pentru ei.

Capitolul 11

CONFRUNTAREA PENTRU SIGURANȚĂ ENERGETICĂ

„Până de curând, am presupus că regimul de securitate energetică care apăruse în Europa era unul optim“, reflecta președintele rus de la acea vreme, Dmitri Medvedev, la scurt timp după criza gazului. „Se pare că nu a fost așa.“¹

În 2011, noul concept al Rusiei a fost clarificat. Cadrul a fost Lubmin, o stațiune la malul mării de pe coasta de nord-est a Germaniei, care își promovează plajele ca „un paradis pentru familii“. S-au reunit acolo președintele rus Medvedev, cancelarul german Angela Merkel, prim-miniștrii francez și olandez și comisarul Uniunii Europene pentru energie. A participat, de asemenea, Gerhard Schröder, predecesorul lui Merkel în calitate de cancelar al Germaniei și acum președintele unei noi companii de gazoducte, Nord Stream.

Evident, nu se aflau acolo pentru facilitățile de pe litoral, ci mai degrabă pentru inaugurarea unei conducte de 10 miliarde de dolari numită Nord Stream – de fapt conducte de gaz natural duble, cu o lungime de circa 1 200 de kilometri care treceau sub Marea Baltică direct din Rusia către Germania. Nord Stream era soluția Rusiei pentru propria versiune asupra securității energetice, reducându-și dependența de transportul ucrainean prin construirea de noi gazoducte ce ocoleau țara respectivă. „Construcția sa îndeplinește obiectivele noastre pe termen lung“, a spus Medvedev la ceremonia de inaugurare. Și a adăugat cu generozitate: „Desigur, aceasta este contribuția noastră la securitatea energetică europeană“. Cancelarul Merkel și-a exprimat aprobarea pentru proiect. Europa și Rusia, a spus ea, vor „rămâne unite“ într-un „parteneriat sigur și rezistent“ pentru următoarele decenii. Uniunea Europeană a numit gazoductul „un proiect energetic prioritar“ care avea să contribuie la securitatea energetică europeană.

Gazul care a ajuns la Lubmin fusese introdus în conductă cu două luni mai devreme, în portul Vîborg, la nord-vest de Sankt-Petersburg. În timp ce apăsa butonul pentru a da drumul conductei, Putin s-a exprimat mai explicit în ceea ce privește viziunea Rusiei asupra securității energetice. Nord Stream, a spus el, va pune capăt „tentativei Ucrainei de a profita“ de „poziția sa de exclusivitate“. El a prezis că de aici va rezulta o „relație mai

civilizată“ între Rusia și Ucraina. Ceea ce nu a fost valabil, dat fiind modul în care au evoluat evenimentele.²

Rusia construisese deja alte gazoducte pentru a ocoli Ucraina: Iamal-Europa, prin Polonia, și Blue Stream, care se întinde din Rusia, sub Marea Neagră, până în Turcia. Dar Nord Stream părea mult mai mare.

Pentru Europa, securitatea energetică are o semnificație destul de diferită – o mai mare flexibilitate și diversitate a ofertei. De ani întregi, UE urmărise o politică energetică comună. Dar aceasta era greu de realizat cu 28 de țări diferite, cu interese diferite, dotări diferite, nevoi diferite – și atitudini diferite față de Rusia. Vest-europenii au salutat în general importurile de gaze din Rusia. Țările din Europa Centrală și de Est, mult mai dependente de gazul rusesc, considerau dependența drept o sursă de vulnerabilitate, amintindu-le de fosta servitute față de Moscova pe vremea când erau sateliți ai Uniunii Sovietice. Au indicat cazuri în care Uniunea Sovietică, și apoi Rusia, au spus ei, s-a folosit de întreruperi de aprovizionare și de manipularea resurselor pentru a exercita presiune politică.

Pe măsură ce politica energetică europeană a evoluat, aceasta a avut două obiective principale. Primul, care avea legătură cu gazele naturale, a fost să dezvolte reziliența și o mai mare securitate energetică în sistemul de gaze naturale și să facă presiuni pentru crearea unei piețe unice a gazului pentru întregul continent. Companiile au sporit conexiunile între gazoducte pentru a ușura transportul gazului dintr-o parte a Europei în alta. Au reproiectat sistemele de conducte astfel încât direcția fluxurilor de gaze să poată fi inversată, dacă era necesar. Au fost promovate investițiile în terminale și în sisteme de depozitare de GNL. „Clauzele privind destinația“, care limitau capacitatea de a transfera rezervele de gaz de la un cumpărător la altul, au fost eliminate. Acest pachet de politici și de inițiative va ajunge să remodeleze întreaga rețea europeană de gaze naturale.

Politica europeană viza, de asemenea, eliminarea rigidelor contracte tradiționale care se derulau pe perioade de 20 de ani sau mai mult și în care prețul era indexat în raport cu prețul petrolului. Sistemul european de gaze fusese construit de-a lungul mai multor decenii pe baza acestor contracte pe termen lung, cu predictibilitate și cu relații pe termen lung. În schimb, Bruxellesul intenționa acum să promoveze concurența și transparența. Voia „piețe“, o lume a cumpărătorilor și a vânzătorilor, nu a „relațiilor“. Nu se opuneau neapărat contractelor pe termen lung, dar doreau ca prețurile să fie stabilite de piață – și anume în funcție de prețurile pe termen scurt care se formau în „centrele de tranzacționare“ – în

principal din Marea Britanie și din Olanda, unde avea loc tranzacționarea conductelor, a terminalelor GNL și a gazelor. De asemenea, Uniunea Europeană dorea ca aceste contracte să fie transparente pentru a preveni ceea ce definea drept un comportament „anticoncurențial” și a interzis companiei Gazprom să dețină conductele prin care gazul său se deplasa în toată Europa.³

Al doilea obiectiv major avansat de UE avea legătură cu schimbările climatice, vizând decarbonizarea, eficiența, precum și realizarea unei treceri rapide către energiile regenerabile. În prima linie se afla Germania. La rubrica *Energiewende*, sau „procesul de tranziție energetică”, Germania a acordat subvenții extinse pentru dezvoltarea surselor de energie eoliană și solară. Deși nu aceasta era intenția, a ajuns, de asemenea, să ofere indirect subvenții mari companiilor chineze din sectorul energiei solare, care au devenit principalul furnizor de panouri solare ieftine în lume. Până în 2019, 33% din energia electrică a Germaniei provenea din surse regenerabile. Dar nu a fost ieftin. Curtea de Conturi Federală a Germaniei a criticat ministerele pentru că „nu a exercitat controlul asupra impactului financiar al *Energiewende*”, nu a întrebat „ce costuri implică *Energiewende* pentru stat” și pentru că nu a luat în considerare „fiabilitatea și accesibilitatea”.⁴

În martie 2011, un tsunami puternic, declanșat de un cutremur de multe grade, a inundat centrala nucleară de la Fukushima, în Japonia, ducând la cel mai grav accident nuclear de la explozia reactorului de la Cernobîl din Ucraina, în 1986. Imediat după dezastrul de la Fukushima, guvernul german a decis să închidă cea mai mare sursă de electricitate fără emisii de dioxid de carbon – marea sa flotă de reactoare nucleare. Pentru a ajuta la compensarea decalajelor din producția de energie electrică, Germania a crescut temporar consumul de cărbune.

Pentru întreaga Uniune Europeană, gazul natural reprezintă aproximativ 25% din consumul de energie. Asta înseamnă că gazul rusesc, reprezentând aproximativ 35% din consumul total de gaze, furnizează 9% din energia totală a Europei. După Rusia, următoarea cea mai mare sursă de gaz este „aprovizionarea autohtonă” sau „aprovizionarea internă”, în mare parte din câmpul Groningen din Olanda și din sectorul britanic al Mării Nordului. Norvegia, deși nu este membru UE, este extrem de integrată economic și furnizează 24% din gazul Uniunii Europene; aproximativ 9% provine din Africa de Nord, în principal din Algeria.

Dezbaterea privind riscurile politice ale importului de energie din Uniunea Sovietică și acum din Rusia se desfășoară de mult timp. Creșterea bruscă a exporturilor de petrol sovietic către Europa la sfârșitul anilor 1950 și începutul anilor 1960 a generat

panică în Statele Unite. Un senator american a tunat și a fulgerat cum că sovieticii voiau să ne „înece într-o mare de petrol“ în încercarea „de a cuceri lumea“. Titlurile publicațiilor au surprins disensiunea transatlantică: „Petrolul sovietic hrănește disputa în Vest“ și „Petrolul, o nouă armă sovietică“. Administrația de la Washington s-a opus cu fermitate la ceea ce s-a numit „ofensiva petrolieră sovietică“. Pentru europeni, era mai mult o chestiune de afaceri. Sovieticii planificau o nouă conductă de petrol către Europa de Est, iar Germania de Vest avea în plan să vândă conducta specială cu diametru mare care urma să fie necesară. Dar Statele Unite au reușit să blocheze vânzarea. Cu toate acestea, sovieticii nu au avut nevoie de prea mult timp pentru a stăpâni tehnologia și a-și construi singuri conductele cu diametru mare. Embargoul a întârziat conducta un an.⁵

La începutul anilor 1980, în primii ani ai administrației Reagan, disensiunile dintre Statele Unite și Europa au izbucnit din nou din cauza exporturilor sovietice de energie – de data aceasta fără legătură cu petrolul, ci cu gazele naturale. Companiile din Europa de Vest, cu sprijinul guvernelor, colaborau în vederea încheierii unui acord pentru construirea unei noi conducte prin care să importe gaze naturale din vestul Siberiei. Administrația Reagan, care intensifica cheltuielile de apărare, nu voia ca sovieticii să câștige bani care să le finanțeze acestora dezvoltarea militară. Washingtonul se temea, de asemenea, că dependența de gazul rusesc, în special a Germaniei, ar fi putut ajuta Moscova să provoace fisuri în interiorul NATO și să ofere un punct de presiune major în cazul în care tensiunile Est-Vest se agravau. Acesta nu era momentul „să cedăm presiunilor“, spunea președintele Reagan și „pur și simplu exercitați presiune asupra sovieticilor până când ajung să dea faliment“.⁶

Cum Germania și ceilalți europeni nu au dat semne că se retrag din înțelegere, administrația Reagan a pus embargo asupra exporturilor din Europa care foloseau tehnologie și cunoștințe americane necesare pentru conducta propusă. Sancțiunile, deși vizau Uniunea Sovietică, i-au înfuriat pe europeni, care au fost revoltați nu doar din cauza tăierii gazului, ci și din cauza pierderii locurilor de muncă din industria prelucrătoare ca urmare a embargoului asupra vânzării de tehnologie și de echipamente. În sfârșit, s-a ajuns la o înțelegere între Washington și europeni care au plafonat importurile sovietice de gaze în Europa de Vest. Proiectul conductei a mers înainte, dar în același timp a avansat și proiectul unei noi conducte care urma să aducă gaze naturale din Norvegia până în Europa continentală.

Între timp, sancțiunile s-au dovedit a fi ceea ce secretarul de stat George Shultz a numit „un activ irosit“. Au avut impactul pe care sancțiunile îl au adesea – i-au motivat pe sovietici să-și dezvolte

propria tehnologie pentru a înlocui echipamentele care se aflau sub embargo cu cele produse local.⁷

Două decenii mai târziu, Nord Stream, de sub Marea Baltică, a relansat controversa privind gazoductele. Au existat multe critici în cercurile politice din Europa Centrală și în mass-media aduse influenței politice pe care Rusia, se susținea, o va câștiga în urma acordului. Țările vest-europene, și în special Germania, vedeau lucrurile diferit, ca parte a unei relații complementare mai complexe ce implica piețe, comerț și investiții, o relație care era modelată inevitabil de geografie. Mai mult, în timp ce ei depindeau de ruși pentru gaz, și rușii depindeau de ei pentru piețe și venituri. Nord Stream a mers înainte nestingherit, culminând cu acea ceremonie de inaugurare din Lubmin în 2011.

În ciuda întregii agitații și a criticilor care au venit cu proiectul Nord Stream, Moscova a avut un mesaj pentru europeni. La Forumul Economic Internațional de la Sankt-Petersburg, directorul executiv al Gazprom, Aleksei Miller, a declarat în fața unei audiențe alcătuite în mare parte din europeni: „Învingeți-vă frica de Rusia sau rămâneți fără gaz“.

Capitolul 12

UCRAINA ȘI NOI SANCTIUNI

Pe 23 iunie 2013, tot ce rămăsese din înțelegerea din perioada de după Războiul Rece a început să se destrame. În acea zi, Edward Snowden, un contractor nemulțumit al Agenției Naționale de Securitate a SUA (NSA), s-a îmbarcat într-un zbor în Hong Kong cu destinația Moscova. Nu avea viză valabilă, dar rușii l-au lăsat să intre. Avea ceva de o valoare enormă – „cheile regatului” serviciilor de informații americane – cantități mari de dosare pe care le furase de la NSA. De aici va decurge o ruptură și apoi o criză centrată pe Ucraina și granițele sale, care va separa Estul și Vestul și va declanșa un nou război rece.

Furtul a fost un șoc pentru guvernul SUA, iar rezultatele, devastatoare. O mică parte din ce luase Snowden se referea la comunicarea dintre țintele serviciilor de informații și „persoane” din SUA – așa și-a motivat el furtul. Cu toate acestea, cea mai mare parte avea de-a face cu colectarea de informații la nivel mondial, din care majoritatea erau axate pe terorism și pe cum pot fi contracarate astfel de amenințări, precum dispozitivele explozive improvizate care omorau și mutilau personalul militar american.

Prezența lui Snowden la Moscova a fost facilitată de guvernul rus. Sursa acestor informații a fost nimeni altul decât Vladimir Putin. „Vă voi spune ceva ce nu am mai spus până acum”, a declarat Putin într-o conferință de presă pe 3 septembrie 2013. Snowden „a mers mai întâi la Hong Kong și a luat legătura cu reprezentanții noștri diplomatici”, care i-au transmis lui Putin că un „agent american al serviciilor speciale” încerca să ajungă în Rusia. Putin a povestit că decizia lui a fost că agentul va fi „bine-venit” în Rusia, cu condiția „să înceteze orice fel de activitate care ar putea afecta relațiile ruso-americane”. Moscova i-a acordat azil lui Snowden. Putin a adăugat într-adevăr că ar fi preferat să nu se ocupe de problema Snowden. „Este ca și cum ai tunde un porc. Mult guițat și puțină lână.”¹

Alții erau totuși de altă părere, considerând că rușii trebuie să fi obținut destul de multă lână de la Snowden. Căci, au argumentat ei, empatia pentru un turnător nu ar fi fost un motiv suficient ca Moscova să suporte costurile politice pentru refugiul acordat lui Snowden.

Costul a devenit rapid evident. Președintele Obama trebuia să se întâlnească cu Putin în septembrie 2013, la Moscova, pentru

primul lor summit din ultimii patru ani. Relațiile SUA–Rusia începuseră să se deterioreze după invadarea Irakului din 2003 și se înrăutățiseră odată cu Războiul ruso-georgian din 2008 și Primăvara Arabă din 2011. În timp ce administrația Obama încercase să lanseze o „resetare” în relația generală, relațiile personale dintre cei doi președinți au fost fragile încă de la prima lor întâlnire, în 2009, când Obama a părut să stea pe un scaun de copil, în timp ce Putin îi ținea morală pentru „erorile” comise de Statele Unite în relațiile cu Rusia. În august 2013, după dezertarea lui Snowden, Obama i-a răspuns cu aceeași monedă, spunând că Putin „are o postură neglijentă, de copil plictisit din fundul clasei”.

Putin credea că Statele Unite intenționau să-i zădărnicească obiectivul central – restaurarea Rusiei ca o mare putere globală cu o „sferă privilegiată” în „spațiul postsovietic”. Totuși, oricât de tensionată era relația dintre Moscova și Washington, un summit ar fi putut fi o modalitate de a restabili cel puțin o relație de colaborare. Dar, odată ce Moscova i-a acordat azil lui Snowden, care a fost considerat autorul celui mai grav furt de informații din istoria SUA, nu exista nici o posibilitate ca Obama să se întâlnească cu Putin. Summitul a fost anulat. Pentru a adăuga un fitil suplimentar, Obama va desconsidera ulterior Rusia ca fiind doar o „putere regională”.²

Între timp, Ucraina a rămas prinsă între Est și Vest. La prima vedere, era vorba despre comerț. Moscova promova ceea ce se numea „Uniunea Economică Eurasiatică”, care urma să conecteze noile țări din fosta Uniune Sovietică sub conducerea Moscovei, în cadrul unui sistem tarifar comun și al unui spațiu economic unificat. Dar Ucraina negocia în același timp cu Uniunea Europeană un acord de „asociere” pentru o mai mare integrare economică. Era o incompatibilitate totală, într-adevăr o contradicție fatală între cele două seturi de negocieri, deoarece era imposibil ca Ucraina să facă parte din două sisteme tarifare care, în același timp, se excludeau reciproc. Cu alte cuvinte, dacă Ucraina încheia negocierile cu Uniunea Europeană, nu putea face parte din Uniunea Economică Eurasiatică a lui Putin.

Mai mult, angajamentul Ucrainei cu Uniunea Europeană ar fi avut un impact geopolitic major, îndepărtând-o de Rusia. Discuțiile dintre Kiev și Uniunea Europeană s-au desfășurat pe baze tehnice, fără prea multă atenție acordată problemelor geopolitice. Pentru Occident, „Ucraina” era doar unul dintre multele puncte de interes care se luptau pentru atenția Bruxellesului și Washingtonului.

Dar pentru Rusia, Ucraina era, așa cum va constata ulterior Obama, un interes „de bază”. În imaginarul Moscovei, Ucraina făcea parte din Rusia, datând de pe vremea Rusiei Kievene și a jurământului de credință al cazacilor făcut țarului Moscovei în

1654. După cum a rezumat la un moment dat Putin această opinie: „Ucraina nu este nici măcar o țară. Ce este Ucraina? O parte din teritoriile sale sunt în Europa de Est, dar cea mai mare parte sunt un dar de la noi.“ Mai târziu, citând cuvintele unui comandant din Armata Albă în Războiul Civil Rus, Putin a spus: „Rusia Mare și Mica Rusie – Ucraina... Nimănui nu ar trebui să i se permită să intervină în relațiile dintre noi; au fost întotdeauna doar treaba Rusiei.“³

Economia Ucrainei era un dezastru, iar corupția, endemică. Regele corupției era nimeni altul decât președintele, Viktor Ianukovici. Înfrânt în 2005, fostul boxer revenise în ringul politic și, într-un meci de revenire, a fost ales președinte în 2010. În 2013, Ianukovici era pe punctul de a semna acordul de asociere cu Uniunea Europeană, când rușii și-au dat seama brusc că acest lucru ar fi exclus Ucraina din Uniunea Economică Eurasiatică. Moscova a ridicat miza și presiunea. Era „ori-ori“. Ianukovici a renunțat la acordul cu UE, ieșirea sa fiind unsă cu un împrumut de 15 miliarde de dolari din partea Moscovei.

Ucrainenii s-au înfuriat. La sfârșitul lui 2013, o jumătate de milion de ucraineni au umplut Piața Maidan din Kiev pentru a protesta împotriva renunțării la acordul cu Uniunea Europeană și împotriva corupției excesive și a influenței rusești. Pe o vreme geroasă de decembrie, secretarul de stat adjunct american Victoria Nuland s-a plimbat prin mulțime, împărțind prăjituri. Între timp, Moscova i-a acuzat pe manifestanți că sunt „fasciști și neonaziști“.

În februarie 2014, poliția a deschis focul asupra manifestanților, omorând 100 dintre ei. Războiul civil părea iminent. Trei miniștri de externe europeni au zburat în grabă și au încheiat un acord cu Ianukovici și cu politicienii opoziției pentru a grăbi alegerile prezidențiale. Dar guvernul se dezintegra. Garda personală a lui Ianukovici a dispărut. Ianukovici a fugit brusc în Rusia. Statele Unite și Uniunea Europeană și-au anunțat imediat sprijinul pentru noul guvern interimar. Unul dintre primele sale acte normative a fost interzicerea limbii ruse ca limbă „oficială“, statut pe care îl împărtășise alături de limba ucraineană. Rusa era prima limbă a multor cetățeni, în special în estul Ucrainei și din Crimeea. Această greșeală nefericită a fost îndreptată rapid, dar a avut un impact de durată. „Europenii i-au împiedicat să facă acest lucru“, spunea Putin. „Dar semnalul fusese deja trimis.“⁴

În tot acest timp, aveau loc Jocurile Olimpice de Iarnă din 2014 de la Soci, în sudul Rusiei – o mare sărbătoare a revenirii Rusiei din prăpastia prăbușirii sovietice. Maestru de ceremonii a fost Vladimir Putin. Ceremonia de deschidere a prezentat un omagiu muzical amplu adus istoriei Rusiei. Au fost prezenți mulți șefi de stat,

inclusiv Xi Jinping. Dar nu Barack Obama, nu cu Edward Snowden oaspete al Kremlinului și nici în lumina noii legislații rusești privind homosexualitatea, legislație pe care administrația Obama o condamnase. În locul său, Janet Napolitano, fostă membră a cabinetului Obama și acum rector al Universității din California, a reprezentat Statele Unite.

La un moment dat, în mijlocul gloriei și al strălucirii olimpiadei, guvernul rus – probabil Putin și un cerc de apropiați – a luat o decizie. La scurt timp după aceea, probabil în conformitate cu un plan de urgență preexistent, „omuleții verzi” – forțe paramilitare – au apărut în Crimeea, marea peninsulă care iese din Ucraina în Marea Neagră. S-a declarat că aceste forțe paramilitare erau acolo pentru a proteja rușii „oprimați” care trăiau în Crimeea. Rusia a preluat controlul asupra peninsulei.

De-a lungul secolelor, Crimeea, cu climatul ei plăcut și subtropical, fusese locul de vacanță preferat pentru țari și nobili, apoi pentru liderii comuniști și, de asemenea, pentru milioane cetățeni sovietici obișnuiți. În 1954, liderul sovietic Nikita Hrușciiov „dăruise” cu un gest teatral Crimeea Republicii Sovietice Socialiste Ucrainene – aparent pentru a sărbători cea de-a 300-a aniversare de la jurământul de credință al cazacilor față de Moscova, în 1654, și astfel, potrivit acelei povești, înglobarea Ucrainei în Rusia. Dar Hrușciiov a căutat, de asemenea, să-și asigure sprijinul Partidului Comunist Ucrainean în lupta sa pentru putere după moartea lui Stalin, cu un an mai devreme.⁵

Desigur, oferirea Crimeii nu avea importanță în epoca sovietică. A contat foarte mult totuși când Ucraina și Rusia au devenit țări separate, și nu doar din motive de nostalgie și de turism. Orașul Sevastopol din Crimeea era singurul port cu apă caldă pentru forțele navale rusești, aflate acolo în baza unui contract de închiriere semnat cu Ucraina.

Până la mijlocul lui martie 2014, un referendum organizat de Moscova în Crimeea ar fi arătat că 96% dintre oameni votează pentru a se alătura Rusiei. A doua zi, Putin a anunțat „reunificarea” Crimeii cu Rusia. Statele Unite și Uniunea Europeană, luate prin surprindere, au declarat că Rusia a încălcat granițele acceptate ale Europei și a impus sancțiuni.

Ucrainenii au protestat cu amărăciune la anexare. Rușii semnaseră Memorandumul de la Budapesta din 1994, care garanta integritatea teritorială a Ucrainei în schimbul renunțării la armele sale nucleare. Dar Moscova a insistat că Memorandumul de la Budapesta fusese invalidat de ceea ce a descris drept o „lovitură de stat”, chipurile pusă la cale de Occident, care a răsturnat ceea ce a afirmat că era guvernul „legitim” al Ucrainei.

Apoi separatiștii, forțele paramilitare și soldații ruși „în vacanță” au început operațiuni militare în Donbas, în sud-estul

Ucrainei, marea inimă industrială a țării, încă extrem de integrată cu economia rusă, în special în industria sa de apărare. Separatiștii prorusi au ocupat mai multe orașe. Insurgența s-a transformat într-un război, cu sprijinul și implicarea armatei ruse.

Pe 16 iulie 2014, Statele Unite au sporit sancțiunile asupra sectoarelor financiar, de apărare și energetic ale Rusiei. Nu era clar dacă europenii, care ar fi fost afectați direct din punct de vedere economic, vor accepta. Dar în ziua următoare, 17 iulie, o lume șocată a aflat că separatiștii, crezând se pare că ținteau un avion militar ucrainean, au folosit o rachetă sol-aer rusească și au doborât un avion de linie malaysian în estul Ucrainei. Toți cei 298 de pasageri de la bord au pierit, două treimi dintre aceștia fiind olandezi. Europeanii s-au alăturat noilor sancțiuni. În locul forței, sancțiunile au devenit, în cuvintele secretarului trezoreriei SUA Jacob Lew, „elementul central al răspunsului internațional la acțiunile agresive ale Rusiei în Ucraina”.⁶



Războiul a continuat de atunci, cu cel puțin 14 000 de morți, adâncind ruptura dintre Rusia și Ucraina și dintre Rusia și Occident.

Un set de sancțiuni a vizat anumite persoane și organizații care au fost considerate fie apropiate de Putin, fie active în Crimeea și în Donbas. Un al doilea set a restricționat accesul Rusiei la sistemul financiar global și capacitatea sa de a strânge bani pe piețele internaționale și, în același timp, a împiedicat investițiile străine în Rusia.

Băncile internaționale au devenit foarte temătoare în a face afaceri cu Rusia, ca să nu încalce sancțiunile sau să nu respecte, fără intenție, o anumită regulă de conformitate și să fie supuse unor amenzi de miliarde de dolari și rușinii publice. Astfel de sancțiuni financiare depind de poziția centrală a Statelor Unite în sistemul financiar global și de dependența economiei mondiale de sistemul global de plăți în dolari care trec prin New York – și de pericolul de a fi exclus din acest sistem.

Cu toate acestea, exista riscul ca poziția dominantă a Statelor Unite – derivată din piețele sale de capital și din dolar – să fie erodată în timp de dependența excesivă de sancțiunile financiare, deoarece la acestea se puteau găsi alternative. La doi ani după ce Statele Unite au impus sancțiuni financiare asupra Rusiei, secretarul trezoreriei în perioada administrației Obama, Lew însuși, a avertizat: „Cu cât condiționăm mai mult utilizarea dolarului și a sistemului nostru financiar de aderare la politica externă a SUA, cu atât crește riscul migrației către alte valute și alte sisteme financiare pe termen mediu. Astfel de rezultate nu ar fi în interesul Statelor Unite.”⁷

Al treilea set de sancțiuni a avut drept scop constrângerea puterii energetice a Rusiei. S-a avut în vedere impunerea unor sancțiuni care să nu împiedice producția actuală de petrol a Rusiei, de teama creșterii prețului la petrol într-un moment în care acesta era deja ridicat. În schimb, acestea vizau noile zone de creștere despre care se considera că necesită tehnologie și parteneri occidentali. Participarea occidentală la offshore-ul arctic a fost interzisă. Marele platou arctic al Rusiei este puțin explorat, dar se crede că ar putea conține resurse foarte mari de petrol și de gaze. Studiul geologic al SUA a concluzionat că „platforma continentală arctică extinsă poate constitui cea mai mare zonă posibilă neexplorată de petrol rămasă pe pământ”. Dar pentru Moscova sunt mai multe în joc. Avansul Rusiei în zona arctică are drept scop confirmarea supremației sale într-o regiune care se deschide comerțului și concurenței politice și o recunoaștere a faptului că Moscova se consideră de o mare importanță strategică. Acest lucru fusese evidențiat cu prisosință cu câțiva ani mai devreme, când două minisubmarine rusești au înfipt o versiune din titan a

steagului Rusiei pe fundul mării la peste 4 000 de metri sub Polul Nord. Ca răspuns, ministrul de externe al Canadei, o altă putere arctică, a izbucnit: „Acesta nu este secolul al XV-lea. Nu puteți merge în jurul lumii și să înfigeți pur și simplu steaguri și să spuneți: «Revendicăm acest teritoriu».” Dar Rusia exact asta a făcut.⁸

De asemenea au fost vizate și petrolul de șist și imensele resurse neconvenționale ale Rusiei, inclusiv imensa formațiune Bajenov, sub bazinul vest-siberian. Oricare ar fi fost potențialul, pentru o lungă perioadă nu a existat nici o tehnologie cu care să se extragă ceva cu succes din acea geologie complexă.

Dar revoluția șisturilor din Statele Unite a oferit o posibilă soluție pentru Bajenov – puțuri orizontale și fracturare hidraulică în mai multe etape. Nu doar rușii au venit cu această idee. În 2013, Administrația pentru Informații în Domeniul Energiei din SUA a estimat că resursele de petrol de șist „recuperabile din punct de vedere tehnic” ale Rusiei sunt potențial mai mari decât cele din Statele Unite.

Partenerii occidentali, cu expertiza și cu experiența lor, puteau ajuta foarte mult. Găsirea și dezvoltarea „punctelor de interes” reprezintă doar o chestiune de răbdare, posibilități, date și încercări și erori. După cum spunea un inginer petrolist rus din Siberia: „Trebuie, treptat, puțin câte puțin, să facem o descoperire”. Astfel, companiile ruse au angajat parteneri și au apelat la tehnologie occidentală.

Dar, odată cu noile sancțiuni, companii occidentale au fost nevoite să renunțe. După cum a observat inginerul rus, companiile occidentale „se temeau să atingă Bajenovul de parcă acesta ar fi fost un cartof fierbinte”⁹.

Astfel, companiile ruse au rămas pe cont propriu, avansând singure, îmbunătățindu-și capacitățile. În cele din urmă, au reușit să înlocuiască echipamente pe care nu au putut să le cumpere din Occident cu cele fabricate în Rusia, confirmând dictonul deja citat al secretarului de stat George Shultz din controversa sovietică a gazelor din anii 1980 – sancțiunile pot fi un activ irosit. Totuși sancțiunile probabil au întârziat dezvoltarea Bajenov cu jumătate de deceniu sau mai mult. Dar într-o eră a surplusului de resurse și a oportunităților convenționale extinse, o astfel de întârziere nu este un lucru atât de rău din punctul de vedere al Rusiei.

Capitolul 13

PETROLUL ȘI STATUL

Sancțiunile Statelor Unite, ale Uniunii Europene, precum și ale altor țări, inclusiv Japonia și Norvegia, au fost impuse într-o perioadă în care prețurile la petrol erau ridicate și existau așteptări la condiții dificile de piață. Dar apoi, la sfârșitul lui 2014, prețul petrolului s-a prăbușit, provocând un nou șoc economiei și bugetului național ale Rusiei, puternic dependente de petrol. O criză severă părea inevitabilă. Și într-adevăr, impactul inițial a fost puternic – scurgerea de capital, dispariția atât a investițiilor străine, cât și a celor interne, pierderea accesului la piețele internaționale de capital, prăbușirea cheltuielilor din partea consumatorilor și o scădere a PIB-ului.

Dar șocul a fost amortizat de politicile băncii centrale ruse. A închis băncile insolabile, inclusiv cele deținute de figuri puternice, și a permis rublei să se stabilizeze. Moneda a pierdut mai mult de jumătate din valoare în raport cu dolarul. Dar această flexibilitate a contribuit la stabilizarea economiei. Cheltuielile guvernului rus sunt în mare parte în ruble. Astfel, o scădere de 50% a veniturilor în dolari provenite din petrol s-a transformat în aproximativ aceeași sumă de ruble în Rusia ca înainte de prăbușire.

Devalorizarea a reprezentat un impuls puternic pentru industria petrolieră rusă. Primea dolari din exporturi, dar majoritatea cheltuielilor sale cu muncitori și cu echipamente erau în ruble devalorizate, și astfel prețul petrolului, în cădere liberă, a avut un efect diminuat asupra activităților din industrie în Rusia. Într-adevăr, între 2014 și 2016, producția de petrol din Rusia a crescut.

Mărfurile importate au devenit mult mai scumpe pentru consumatorii ruși, care erau plătiți în ceea ce acum erau ruble devalorizate, iar aceștia au renunțat la astfel de achiziții. În același timp, din cauza căderii rublei, mărfurile rusești produse pe plan intern erau acum mult mai competitive nu numai pe plan intern, ci și pe plan internațional. Acest lucru era valabil atât pentru producători, cât și pentru agricultură, aceasta fiind ajutată și de reformele de anvergură din sectorul agricol. Rusia a devenit cel mai mare exportator de grâu din lume – o schimbare destul de mare față de anii 1970, când Uniunea Sovietică își cheltuise o mare parte din câștigurile sale din petrol cumpărând grâu din Statele Unite. Mai mult, ca răspuns la sancțiuni, guvernul rus și-a impus propriile sancțiuni – interzicând importurile de alimente din

Europa. Acest lucru s-a dovedit a fi un mare avantaj pentru fermierii ruși.

Dar alte părți ale economiei au fost foarte amenințate. Închiderea piețelor internaționale de capital a pus instituțiile financiare rusești și companiile care împrumutaseră în dolari sau în euro într-o poziție precară de a nu-și putea plăti datoriile. Kremlinul a intervenit cu un program „anticriză” care oferea subvenții și finanțare. Pentru a realiza acest lucru a folosit propriile fonduri suverane. Aceste fonduri fuseseră acumulate de-a lungul mai multor ani de către Aleksei Kudrin, ministru al finanțelor din 2000 până în 2011. Fusesse afectat de criza din 1998 când economia rusă intrase în cădere liberă și guvernul rămăsese fără bani. Kudrin fusesse mult timp criticat pentru că economisise o parte din marile câștiguri petroliere ale Rusiei în fonduri suverane și plătitise datoria externă, în loc să cheltuiască banii imediat. Acum, înțelepciunea fondurilor „pentru zile grele” fusesse însă dovedită. Un vizitator i-a spus lui Kudrin că oamenii îi mulțumesc probabil pentru prevederea și insistența sa. Acesta a schițat un zâmbet. „Nu suficient”, a spus. Era încă ținta atacurilor.¹

Cu toate acestea, la socoteala finală, economia rusă s-a dovedit mult mai rezistentă la sancțiuni și la prăbușirea prețului petrolului decât se așteptase restul lumii. Până în 2017, economia s-a întors către o creștere economică pozitivă și până în 2019 a crescut la 1,6%. Cu toate acestea, criza demonstrase încă o dată riscurile unei dependențe atât de mari de petrol. Speranțele pentru o reformă economică au fost subminate, în parte, de multitudinea de sancțiuni și de detașarea din partea economiei globale – dar și de interesele personale pe plan intern care ar fi fost amenințate de reformă. Noua izolare a crescut în schimb gradul de dependență al companiilor de stat și a extins rolul guvernului în economia națională.

Speranțele pentru revigorarea creșterii economice se bazau acum în mare măsură pe o serie de „proiecte naționale”, vizând o gamă largă de domenii, inclusiv infrastructura, sănătatea și educația. Era vorba despre inițiative guvernamentale cu un angajament considerabil pentru cheltuieli. Economia Rusiei revenea sub controlul statului. Reforma avea din nou de așteptat.²

Capitolul 14

OPOZIȚIE

La sfârșitul lui 2015, la patru ani după ce Nord Stream a început să funcționeze, topografii au început să cartografieze o rută pentru o a doua conductă pe sub Marea Baltică din Rusia până în Germania. Împotrivirea față de Nord Stream 2, denumire sub care era cunoscut gazoductul, era mult mai puternică decât opoziția față de conducta Nord Stream inițială. Unul dintre motive era legat de ce se întâmplase în perioada dintre construirea celor două gazoducte – mai exact, Ucraina. Criticile au venit din anumite părți ale Europei, în special din Polonia și din țările baltice, precum și din Uniunea Europeană însăși – o schimbare față de poziția de susținere a gazoductului inițial Nord Stream. Donald Tusk, președintele Consiliului UE, avertiza deja: „Dependența excesivă de energia rusă slăbește Europa“. Maroš Šefčovič, vicepreședintele UE, a plasat Nord Stream 2 în fruntea listei „amenințărilor hibride“.

Totuși acesta nu a fost modul în care alți europeni, inclusiv cancelarul german Angela Merkel, priveau conducta Nord Stream 2. Era un proiect comercial, spunea ea, și depindea de companiile implicate – Gazprom și partenerii săi europeni. În martie 2017, prima conductă a ajuns la un nod logistic în Germania. Însă susținătorii Nord Stream 2 nu luaseră în calcul ceea ce se întâmpla la Washington.¹

Donald Trump venise la conducere hotărât să stabilească un nou curs pentru Rusia. În timpul campaniei electorale îl lăudase pe Putin ca fiind un lider puternic, declarând exuberant că Putin îl numise un „geniu“. (Putin folosisese cuvântul *iarkii*, care se traduce prin „strălucitor“, dar și „țipător“ sau „lucios“.)

Trump, însă, își vedea de treaba lui. „Rusia“ devenise un subiect ce provoca o discordie profundă la Washington. O echipă operativă comună de la CIA, Agenția Națională de Securitate și FBI a ajuns la concluzia că „guvernul rus a întreprins o campanie de influență cu multiple fațete“ în alegerile din 2016, care a inclus „utilizarea agresivă a capacităților cibernetice“ și că „președintele Putin a condus și a influențat campania cu scopul de a eroda credința și încrederea poporului american în procesul alegerilor prezidențiale“ și „de a o umili pe Hillary Clinton, secretarul de stat“ și „de a-l avantaja pe domnul Trump“.

Cu siguranță, Putin nu și-a ascuns antipatia față de Hillary Clinton. Sentimentul era reciproc. Ea spusese despre Putin că, în

calitate de fost agent KGB, „prin definiție nu are suflet“. După ce rezultatul alegerilor parlamentare din 2011 din Rusia a declanșat manifestații, ea a acuzat Kremlinul de fraudă electorală. În replică, Putin a acuzat-o că a plătit agitatori anti-Kremlin la Moscova. La Washington, după victoria lui Trump la alegerile din 2016, „Rusia“ și imixtiunea rusă în acele alegeri au fost o temă dominantă, iar caracterul autoritar al guvernului și corupția, un refren constant.²

Într-un efort de a „face ceva“, Congresul SUA a adoptat noi sancțiuni ce vizau persoanele despre care se spunea că sunt apropiate de Putin, precum și companii și instituții financiare. Unele dintre sancțiuni urmăreau să restricționeze în continuare proiectele energetice rusești și să limiteze participarea occidentală la acestea.

În mod normal, legislația americană privind sancțiunile permite hotărâri discreționare ale administrației, astfel încât acestea să poată fi adaptate ca instrument politic de răspuns la schimbările din partea țării sancționate. Dar unele dintre aceste noi sancțiuni, controversate din punctul de vedere al autorității prezidențiale, au fost legiferate, eliminând acea flexibilitate. Acest lucru împiedică administrațiile actuale sau viitoare să le folosească ca pârghie în negocieri sau pentru a influența anumite comportamente. Istoria demonstrează că sancțiunile legiferate, fără puteri discreționare prezidențiale, nu sunt ușor de eliminat. Amendamentul Jackson Vanik, adoptat în 1974 pentru a sprijini emigrația evreiască din Uniunea Sovietică, a rămas în vigoare timp de 38 de ani, deși Uniunea Sovietică încetase de mult să existe și Rusia dovedise cu mulți ani înainte că respectase legea. Aceste noi interdicții din partea Congresului erau o dovadă a ostilității generale față de Rusia și, în rândul democraților, a resentimentului permanent legat de amestecul rușilor în alegerile din 2016 – și a profunde neîncrederi față de administrația Trump și față de Trump însuși. Acest punct a fost remarcat de directorul general al companiei Rosneft, Igor Secin, care a spus: „Uneori mi se pare că sancțiunile îi sunt impuse lui, nu nouă“.³

Trump a semnat pachetul legislativ privind sancțiunile majore din august 2017, deși a menționat că are „hibe serioase“, deoarece încălca autoritatea prezidențială. Dar a găsit o sursă nouă pentru autoritatea sa dincolo de Constituție. După cum a spus: „Am construit o companie cu adevărat grozavă care valorează multe miliarde de dolari. Acesta este mare parte din motivul pentru care am fost ales. Ca președinte, pot să închei afaceri mai bune cu țările străine decât Congresul.“⁴

Nord Stream 2 a fost vizat de mai multe articole din pachetul legislativ propus. A existat presupunerea în rândul unora de la Washington că, în cazul în care conducta nu ar fi fost construită,

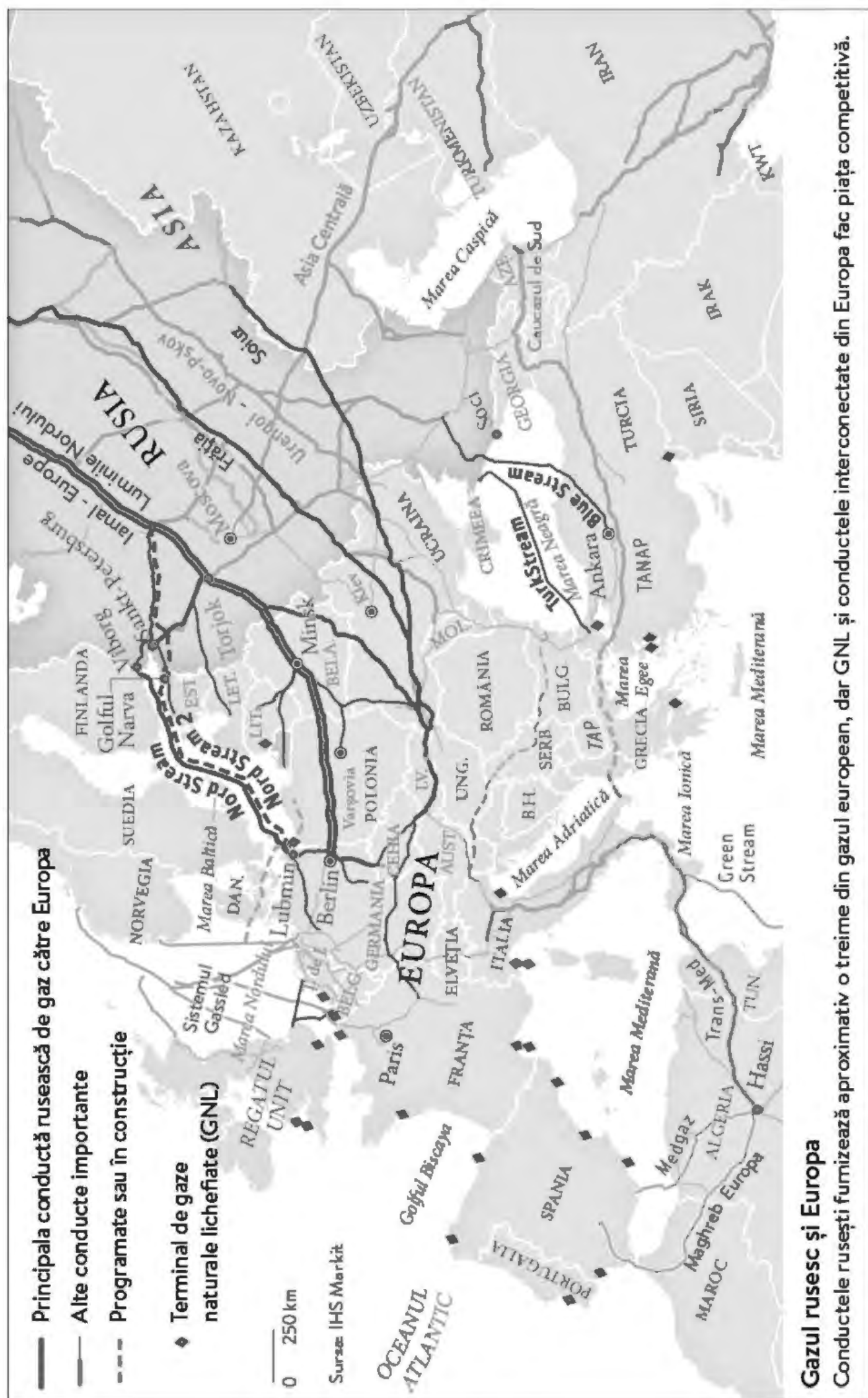
aceasta ar fi redus cantitatea de gaz rusesc care intra în Europa. Dar nu era adevărat. Gazul ar fi curs pur și simplu prin alte conducte, inclusiv cele din Ucraina și Turcia.⁵

În timp ce statele membre estice ale Uniunii Europene voiau noi sancțiuni menite să oprească Nord Stream 2, restul continentului a reacționat diferit. „Aprovizionarea cu energie a Europei este o chestiune a Europei, nu a Statelor Unite ale Americii“, subliniau ministrul de externe al Germaniei și cancelarul Austriei într-o declarație comună. „Instrumentele pentru sancțiuni politice nu ar trebui să fie legate de interese economice.“ Europeanilor le era greu să vadă legătura dintre amestecul Rusiei în alegerile din SUA și o conductă de gaze naturale în Europa. Trebuia să existe o altă explicație. Directorul uneia dintre cele mai mari companii energetice din Europa a sugerat că sancțiunile reprezintă o modalitate pentru Statele Unite „de a încerca să-și promoveze propriul gaz“ – adică exporturile de GNL din Statele Unite. Ministrul de externe al Germaniei a spus același lucru. Această interpretare nu era fără motiv, deoarece legislația din 2017 solicita „exportul de resurse energetice din Statele Unite pentru a crea locuri de muncă pentru americani“.⁶

Wolfgang Ischinger, președintele Conferinței de securitate de la München și fost ambasador al Germaniei în Statele Unite, a remarcat că americanii ar fi foarte supărați dacă Bruxellesul ar legifera blocarea unei conducte de petrol din Canada în Statele Unite. Ischinger a subliniat, de asemenea, o lecție fundamentală a sancțiunilor – și anume că acestea au mai multe șanse să reușească când sunt multilaterale. Sancțiunile unilaterale creează resentimente între aliați. Cel mai mare beneficiar al conflictului dintre Statele Unite și UE privind sancțiunile ar fi fost Rusia, care ar fi apreciat foarte mult un Occident mai divizat.

Conturul unui acord privind Nord Stream 2, cel puțin în Europa, devenea clar. Conducta nu era „doar un proiect economic“, declara cancelarul Merkel în primăvara lui 2018. „Desigur, trebuie luați în considerare și factorii politici.“ Se gândea mai exact la faptul că o anumită cantitate de gaz va curge garantat prin sistemul ucrainean. La rândul său, Gazprom a semnalat că va menține un anumit nivel al exporturilor prin Ucraina. Dar, în Washington, 39 de senatori au cerut administrației să oprească Nord Stream 2, deoarece ar face „Europa mai predispusă la coerciția și influența malignă a Moscovei“.

S-a dovedit că cel mai aspru critic al Nord Stream 2 era Donald Trump. La un mic dejun cu secretarul general NATO, el a declarat: „Germania este controlată în totalitate de Rusia, deoarece obține 60–70% din energie din Rusia printr-o nouă conductă. Să-mi spuneți voi dacă se cuvine așa ceva. Eu cred că nu.“ Apoi a continuat: „Germania este total controlată de Rusia“.



La auzul acestor vorbe, cancelarul Merkel s-a simțit personal jignită, dat fiind că a crescut în Germania de Est comunistă sub ochiul omniscient al poliției secrete Stasi. „Am văzut eu însămi cum o parte a Germaniei era controlată de Uniunea Sovietică“, a ripostat ea. „Sunt foarte fericită că astăzi suntem uniți în libertate“ și „putem elabora politici independente și putem lua decizii independente.“

Fără a fi descurajat, Trump a reluat atacul pe Twitter: „La ce folosește NATO dacă Germania plătește Rusiei miliarde de dolari pentru gaze și energie?” La întâlnirea cu președintele Comisiei Europene, el a promis că Statele Unite vor vinde cantități „imense” de GNL către Europa. Totuși, în acea perioadă, în apele puțin adânci din largul orașului Lubmin, Germania, erau așezate pe poziție conductele din primii 30 de kilometri ai gazoductului subacvatic de 1 300 de kilometri.⁷

Un an și jumătate mai târziu, în decembrie 2019, mai erau doar câteva săptămâni până la finalizarea conductei de 11 miliarde de dolari. Pe 9 decembrie, Putin se afla în Paris pentru a se întâlni cu cancelarul german Angela Merkel, președintele francez Emmanuel Macron și Volodimir Zelenski, noul președinte al Ucrainei. Zelenski devenise cunoscut în Ucraina pentru popularul său serial de comedie *Slujitorul poporului*, în care interpreta un profesor de școală care devine, din greșală, președintele Ucrainei. Acum, el chiar era președinte, ales cu 73% din voturi în aprilie 2019. Zelenski a descris prima sa întâlnire cu Putin, drept „o remiză pentru moment”.

O săptămână mai târziu, pe 17 decembrie, Senatul SUA a adoptat un proiect de lege privind bugetul apărării de miliarde de dolari. Au fost incluse sancțiuni asupra conductei Nord Stream 2.

Trei zile mai târziu, pe 20 decembrie, spre surprinderea multora, s-a răspândit vestea că Rusia și Ucraina au încheiat un acord de soluționare a ceea ce părea să fie o luptă aprigă nesfârșită pentru gaze naturale. A fost mai mult decât o „remiză”, a fost un acord la care Ucraina ar fi putut doar spera: Rusia a garantat cinci ani de aprovizionate cu gaze naturale către Europa prin Ucraina, ceea ce asigura un nivel al veniturilor obținute din tranzit. Și, mai surprinzător, Rusia a fost de acord să-i plătească Ucrainei o cerere de arbitraj de trei miliarde de dolari, pe care Ucraina o câștigase împotriva Gazprom. Aceasta era aproximativ echivalentă cu un an de venituri din tranzit pentru Kiev.

La câteva ore după ce rușii și ucrainenii își soluționaseră în sfârșit conflictul de lungă durată, Donald Trump, aflat la Baza Forțelor Aeriene Andrews din Maryland în drum spre Florida, a semnat proiectul de lege privind bugetul pentru apărare, care impunea sancțiuni asupra gazoductului Nord Stream 2.

Sancțiunile vizau doar o singură companie – o firmă elvețiană care deținea barja de instalare a conductelor, la acea vreme singura de acest fel din lume echipată pentru acest proiect. Barja a încetat să lucreze brusc; compania nu a avut de ales decât să se conformeze. Atât Germania, cât și Uniunea Europeană și-au exprimat indignarea față de ceea ce ei considerau drept extrateritorialitate și o intervenție ilegală a Americii în afacerile europene interne. „Acesta este un proiect foarte important”,

spunea cancelarul Merkel. „A fost legitimat de noua lege europeană. Trebuie să îl ducem la bun sfârșit.“ La rândul său, cei de la Gazprom au răspuns că vor termina ei înșiși instalarea conductei. Dar nu repede. Cumpăraseră deja o barjă de instalare a conductelor ca măsură de precauție, dar era nevoie de multe luni pentru a echipa corespunzător nava și a duce treaba la bun sfârșit. Au existat noi provocări juridice și amenințări cu noi sancțiuni. Și acolo, între timp, în adâncul Mării Baltice, zăcea Nord Stream 2, aproape finalizată.⁸

Oricare ar fi fost traseul gazoductului, Europa avea nevoie de importuri suplimentare de gaze naturale pentru a compensa rezervele interne în scădere. Zăcământul de gaz Groningen din nordul Olandei, descoperit în 1959, era cea mai mare sursă internă de gaz din Europa și baza pe care fusese construit sistemul european de distribuție de gaz inițial. Încă se clasează printre primele zece zăcăminte de gaz din lume. Dar zilele îi sunt numărate. Din cauza structurii sale geologice particulare, extracția de-a lungul mai multor ani a dus la surpare, la scufundarea stratului superior al solului, ceea ce a declanșat trepidații și cutremure, provocând fisuri și afectând clădiri. Guvernul olandez a impus restricții severe asupra producției și o posibilă închidere totală până în 2022.

Acest lucru nu va afecta noile descoperiri din offshore-ul olandez, dar ar însemna că Europa ar pierde ceea ce fusese cea mai mare sursă internă de gaze. Europa va avea nevoie de importuri suplimentare. Unele vor veni din Azerbaidjan printr-un nou sistem de conducte care ajunge în Italia. Unele ar putea veni din Israel și Cipru. Unele ar proveni din GNL. Dar gazele rusești, oricare ar fi ruta, ar avea și ele de câștigat de pe urma scăderii producției interne.

Cu toate acestea, îngrijorarea cu privire la eventualele beneficii ale Rusiei din exporturile de gaze nu reflectă pe deplin cât de mult s-au schimbat atât piețele europene, cât și cele mondiale. Piața gazelor din Europa a devenit o piață reală a cumpărătorilor și a vânzătorilor mai degrabă decât un sistem bazat pe contracte inflexibile pe termen lung. Iar GNL a devenit o industrie cu adevărat globală – una care, a declarat Uniunea Europeană, „poate da un real impuls diversității aprovizionării europene și, prin urmare, poate îmbunătăți considerabil securitatea energetică”.⁹

Existau deja o serie de terminale în Europa de Vest pentru a recepționa GNL-ul, a-l regazifica și a-l injecta în sistemul european de conducte. Dar nu în Europa de Est. Prima țară care a remediat acest lucru a fost Lituania, care era complet dependentă de gazul rusesc și plătea prețuri mai mari decât alte țări. A deschis

primul terminal de recepție GNL în 2014. La ceremonie, președintele țării a descris instalația ca pe „o garanție nu numai a energiei noastre, ci și a independenței noastre economice“. Ea a adăugat că Rusia „nu va mai putea exercita presiune politică“ prin manipularea prețurilor la gaz. Doar pentru a se asigura că toată lumea a înțeles ideea, terminalul a fost botezat „Independența“. Ministrul energiei din Lituania a încercat să fie un pic mai diplomat. „Rușii sunt oameni foarte buni, dar este dificil să negociem cu ei“, a spus el. „Am construit un mic terminal GNL pentru a avea o poziție mai puternică în negocierile cu aceștia. Și a funcționat. Gazprom și-a redus prețurile.“ Un an mai târziu, Polonia, până atunci dependentă total de gazul rusesc, a deschis un terminal de import de GNL mult mai mare.¹⁰

Europa are acum peste 40 de terminale de recepție pentru GNL, a căror capacitate poate fi mărită din scurt. Acestea fac, de asemenea, parte dintr-o rețea globală din ce în ce mai densă. La nivel mondial, peste 40 de țări importă acum GNL, comparativ cu doar 11 în 2000. Numărul țărilor exportatoare a crescut de la 12 la 20. Cererea globală totală de GNL în 2019 a fost de aproape patru ori mai mare decât în 2000 și se preconizează o creștere a capacității de lichefiere cu încă 30% în următoarea jumătate de deceniu. Moleculele de metan dintr-un număr tot mai mare de țări concurează acum între ele pentru clienții din întreaga lume.

Cumpărătorii europeni au astăzi opțiuni pe noua piață globală competitivă. Aceștia vor întocmi portofolii cu gazoducte și de conducte de GNL care se potrivesc nevoilor și economiei lor, dar și calculelor de risc. Atât timp cât războiul în Ucraina va continua, politica va alimenta discuțiile ranchiunoase despre gazul european. Dar cum Europa face parte acum dintr-o piață globală, riscul politic este eliminat din aprovizionarea cu gaze a continentului.

Ucraina nu mai depinde direct de gazul rusesc, ci mai degrabă importă gaze care pot fi sau nu molecule rusești prin Slovacia, Ungaria și Polonia. Mai mult, producția internă asigură aproximativ două treimi din cererea totală, iar cota ar putea crește, dat fiind că Ucraina poate deține una din cele mai mari resurse de gaze naturale din orice țară din Europa. Aproximativ 80% din producția actuală provine de la compania de gaz de stat. A doua cea mai mare dintre firmele private este o companie numită Burisma. Reprezintă doar 5% din producția internă, dar a devenit extrem de cunoscută în afara sectorului energetic. Donald Trump a dorit investigarea acestei companii din Ucraina, deoarece Hunter Biden, fiul fostului vicepreședinte Joe Biden, era în consiliul său de administrație. Acest celebru „quid pro quo“ – care stabilea legătura între acordarea de ajutor din partea SUA pentru o investigație a companiei și legăturile cu familia Biden – a devenit baza pentru demiterea lui Trump în 2019.¹¹

Un nou concurent surprinzător pentru compania Gazprom a intrat în afacerea cu GNL chiar în interiorul Rusiei. Din 2009, Rusia exportă GNL din insula Sahalin din Extremul Orient, în nordul Japoniei. Dar volume mari de gaze naturale fuseseră descoperite în peninsulele Iamal și Gîdan, deasupra cercului polar. Rezervele din partea de sud a peninsulei Iamal sunt sau pot fi conectate prin conducte pentru export. Dar s-a presupus că rezervele uriașe din nordul înghețat al peninsulei Iamal nu vor fi exploatare niciodată din cauza localizării într-o zonă izolată și a costurilor ridicate, lăsând astfel acel gaz permanent „blocat”.

Dar nu toți au fost acord. Leonid Mihelson, directorul executiv al companiei independente rusești Novatek, era hotărât să dezvolte capacitatea de export de GNL în nordul peninsulei Iamal. Principalii locuitori ai acestei regiuni abia populate sunt câteva mii de neneți, parțial nomazi care se deplasează cu turmele lor de reni și care vânează urși-polari. În limba neneților, „Iamal” înseamnă „marginea lumii”, și asta este, literalmente, regiunea din nordul îndepărtat al peninsulei – un pământ aspru, întins, pustiu și fără copaci care iese spre amenințătoarea banchiză a Oceanului Arctic sub care se află stratul de permafrost. Regiunea este atât de nordică încât este complet învăluită în întuneric iarna și permanent scăldată în lumina soarelui polar în timpul verii.

Regiunea unde intenționa să-și desfășoare activitatea Iamal LNG se află la aproape 500 de kilometri de Polul Nord și este adesea inaccesibilă pe uscat și blocată de vânt, ceață și zăpadă orbitoare ce obligă elicopterele să se întoarcă chiar de la mijlocul zborului. Temperaturile scad sub -43°C iarna. Pentru a aduce industria GNL în acea regiune extrem de rece, a fost nevoie de realizarea unor echipamente speciale și de tehnici de construcție. În plus, practic nu exista infrastructură. La un cost de 30 de miliarde de dolari, a trebuit construit un oraș-port complet nou, Sabetta. Și apoi mai este marea întindere de gheață oceanică. În plus față de spărgătoarele de gheață cu propulsie nucleară, trebuiau proiectate și construite 15 cisterne noi pentru condiții de îngheț cu un cost de 320 de milioane de dolari fiecare, pentru a trece prin apele arctice. Proiectul are totuși avantajul că procesul de refrigerare a gazului este cu mult ușurat de frigul extrem, față de climatul cald al Golfului Persic, permițând unităților să producă mai mult gaz decât capacitatea maximă oficială de pe plăcuța fabricii constructoare.

Proiectul, deja foarte dificil, a devenit și mai dificil în 2014, când sancțiunile impuse de situația din Ucraina au întrerupt accesul Novatek la finanțarea occidentală. Pentru a supraviețui, proiectul GNL de 27 de miliarde de dolari avea nevoie de o nouă infuzie de capital, și rapid. Chinezii au venit cu un împrumut de 12 miliarde de dolari și, astfel, au devenit parteneri în proiect,

împreună cu gigantul francez Total, care se alăturase mai devreme. În trecut, rușii fuseseră reticenți în a le permite chinezilor deținerea masivă a activelor din amonte. Dar acum nu mai exista altă soluție.

Decizia de a continua proiectul în 2013 a fost întâmpinată cu mult scepticism și îndoială atât în Rusia, cât și în industria internațională de GNL. Dar, până în decembrie 2017, prima încărcătură de GNL era gata să părăsească noul port Sabetta. La ceremonia de inaugurare, într-o zi extrem de geroasă, Putin, îmbrăcat într-o haină cu puf, a spus că „oameni buni și profesioniști m-au avertizat... «Nu face asta»”. Și-a mutat cu atenție privirea asupra celor 400 de oameni adunați la ceremonie. „Motivetele pe care le-au dat erau foarte serioase.” În ciuda scepticismului extrem, a adăugat el: „Cei care au început acest proiect și-au asumat riscul”. „Acesta este un eveniment important nu doar în sectorul energetic al țării noastre”, a continuat, ci și pentru „dezvoltarea rutei arctice și cea a Mării Nordului.” El a adăugat: „Toate acestea sunt interconectate și asigură viitorul Rusiei”.¹²

Primul transport a fost vândut pe piața la vedere. A ajuns într-un terminal britanic, de unde a fost cumpărat de o altă companie. De acolo a devenit parte dintr-un transport care a fost dus de urgență la Boston pentru a-i încălzi pe locuitorii înghețați din New England din cauza unei vremi neașteptat de reci. Sosirea moleculelor rusești în portul Boston a creat consternare și indignare. Un senator american a declarat că sosirea moleculelor, deși nu mai erau deținute de Rusia și amestecate cu molecule din alte țări, „a subminat obiectivele mai largi de politică externă cu privire la Rusia”. Dar compania de utilități locală nu a avut de ales decât să cumpere orice marfă disponibilă, deoarece înghețul puternic amenința să lase regiunea fără căldură. „În timpul valului de frig”, a transmis compania de utilități, „GNL a fost absolut vital pentru satisfacerea nevoilor clienților.”¹³

Massachusetts se află lângă marile depozite de gaze ieftine din șistul Marcellus, ceea ce i-ar fi permis să evite moleculele rusești. Dar activiștii de mediu și politicienii regionali au blocat fără ezitare construcția unei noi conducte din Pennsylvania.

În august 2018, Iamal LNG a expediat primul transport în China, mergând spre est de-a lungul coastei arctice, prin gheața Mării Nordului. Iamal LNG sosise la timp și se încadrase în buget. *Financial Times* a subliniat un alt aspect remarcabil al proiectului. „Nici o altă afacere”, a spus acesta, „nu ilustrează mai bine rezistența Rusiei în fața sancțiunilor internaționale.”¹⁴

Traseul petrolierului a trasat, de asemenea, ceea ce a devenit cunoscut sub numele de Ruta Maritimă Nordică. Se îndeplinește astfel un obiectiv major urmărit de Rusia, deschiderea unei rute de tranzit între Europa și Asia prin Oceanul Arctic. A fost facilitată de

retragerea gheții arctice, deși cu o variabilitate mai mare decât a fost recunoscută. De exemplu, în septembrie 2014, întinderea gheții era cu 50% mai mare decât fusese în septembrie 2012. Traseul reduce distanța dintre Shanghai și Rotterdam cu aproximativ 30% și în acest fel se evită atât îngusta strâmtoare Malacca, cât și Canalul Suez. Această deschidere a fost salutăată de Japonia, de Coreea de Sud și în special de China, care, descriindu-se ca un „stat aproape arctic“, aplică rutei propriul nume distinctiv – Drumul Polar al Mătășii.¹⁵

În general însă, Ruta Maritimă Nordică este încă secundară, din cauza provocărilor legate de gheață și de vreme. Există o taxă, de exemplu, pentru spargerea gheții. Dar este esențială pentru Iamal LNG, care vizează Asia și poate livra GNL în China în doar 20 de zile.

Dar și Europa este o piață. Este posibil, prin urmare, ca gazul provenit din conductele rusești, indiferent dacă vine prin Ucraina sau prin Nord Stream 2, să se confrunte cu un nou concurent în Europa – GNL-ul rusesc. Proiecte GNL pentru gazul arctic al Rusiei demonstrează faptul că Rusia va deveni al patrulea pilon important pentru aprovizionarea cu GNL în anii 2020, alături de Statele Unite, Qatar și Australia. Aceste proiecte arctice vor oferi Rusiei același avantaj pe care Qatar l-a obținut la începutul acestui secol – flexibilitatea, după cum s-a exprimat Putin, să meargă fie „spre est“, fie „spre vest“. Iar Iamal LNG, a spus Putin, „este încă o confirmare a statutului Rusiei ca una dintre principalele puteri energetice ale lumii“.¹⁶

Dezvoltarea GNL-ului arctic indică, de asemenea, o schimbare geopolitică majoră cu impact mondial – *povorot na vostok*, „pivotarea Rusiei către est“.

Capitolul 15

PIVOTAREA CĂTRE EST

În mai 2014, Vladimir Putin, însoțit de un alai de miniștri și de oameni de afaceri, a mers într-o vizită de stat în Shanghai, unde a fost întâmpinat de președintele Xi Jinping. „Pivotarea Rusiei către est” căpătase caracter de urgență. Căci trecuseră doar două luni de când Rusia anexase Crimeea, iar acum războiul începea în sud-estul Ucrainei. Uniunea Europeană și Statele Unite răspundeau cu pachetul lor inițial de sancțiuni, iar relațiile se deteriorau rapid. Cancelarul Merkel, care cu câțiva ani în urmă vorbise despre „parteneriatul sigur și de încredere” cu Rusia, o condamna acum pentru încălcarea „principiilor de bază” ale dreptului internațional. În plus, adăuga că Putin „trăiește în lumea lui”.

Ceea ce urma să demonstreze întâlnirea de la Shanghai era că, în lumea lui Putin, topografia Asiei se profila din ce în ce mai clar. Această reuniune urma să clarifice cât de conectate deveniseră energia și strategia.

La Shanghai, în mai 2014, a avut loc cea de-a șaptea întâlnire a lui Putin cu Xi Jinping în 14 luni. Dar de data aceasta a fost diferit. Așa cum spunea un important comentator rus: „Visele anterior idealizate de integrare cu Occidentul” se sfârșiseră în fața „încercărilor Occidentului de a le organiza izolarea internațională”. China reprezenta o alternativă. „Împărtășim aceleași priorități atât la scară globală, cât și regională”, a spus Putin. Rusia și China erau unite în opoziția față de ceea ce descriau drept „unipolaritate” și sistemul internațional „hegemonic” al SUA și față de promovarea democrației și a schimbării regimului, susținute de activiști și ONG-uri. În schimb, ei susțineau multipolaritatea și, mai mult decât orice altceva, „suveranitatea absolută” – în special a lor.¹

Pe primul loc pe ordinea de zi se afla un acord important privind gazele naturale. Negocierile continuau de un deceniu, dar încheierea unui acord era acum o prioritate. China era hotărâtă să folosească mai multe gaze naturale pentru a-și alimenta economia în creștere și pentru a reduce poluarea. Rusia avea nevoie să găsească noi piețe de desfacere pentru a scăpa de dependența de clienții europeni și să-și ancoreze viitorul pe o piață cu o nevoie imensă de petrol și de gaze și cu o țară mai compatibilă atât din punct de vedere strategic, cât și economic, incluzând și „tratatul de la Beijing” (modelul economic chinezesc al capitalismului de stat).

Toate acestea au subliniat pivotarea Rusiei. Conform unui articol despre conceptul rusesc de politică externă, Rusia trebuia să

se adapteze la o situație în care „puterea globală” se deplasează „spre regiunea Asia-Pacific” și să se miște rapid pentru a deveni „o parte integrantă a acestei zone geopolitice cu dezvoltare dinamică”. Era de asemenea destul de clar că pivotarea se îndrepta în principal către o țară – China. Întrebat odată dacă nu cumva pune „prea multe ouă în coșul din China”, Putin a răspuns: „Avem suficiente ouă, dar nu atâtea coșuri în care să punem aceste ouă”.²

Între 2006 și 2013, consumul de gaze din China s-a triplat. Cu toate acestea, în ciuda celor zece ani de negocieri, „marea afacere” a gazului s-a blocat în principal la o singură problemă – prețul. Moscova voia prețuri proporționale cu cele pe care le percepea europenilor și indexate la prețul petrolului (care era încă ridicat), în timp ce Beijingul voia prețuri mai mici, în acord cu prețurile interne ale energiei și competitive în raport cu cărbunele.

Negocierile de la Shanghai au fost dificile și s-au prelungit. Dar nici una dintre părți nu-și permitea să plece fără o înțelegere. Negocierile finale au continuat până la patru dimineața. Mai târziu în acea zi a venit anunțul marelui acord – evaluat la 400 de miliarde de dolari pe parcursul a 30 de ani. Contractul urma să transforme China în a doua piață ca mărime pentru gazul rusesc, după Germania. Chinezii urmau să asigure, de asemenea, o finanțare de 45 de miliarde de dolari pentru un nou gazoduct uriaș de circa 2 000 de kilometri, „Puterea Siberiei”. „Acesta va fi cel mai mare proiect de construcție din lume pentru următorii patru ani, fără exagerări”, a spus Putin după semnarea acordului. Dar, a adăugat el cu tristețe: „Prietenii noștri chinezi sunt niște negociatori duri”. Iar acordul a transmis într-adevăr mesajul că, în viitor, Rusia nu va trebui să depindă atât de mult de vânzarea de gaze către Europa.³

Aceste acorduri și locul semnării lor transmit un mesaj geopolitic – despre relația strategică înfloritoare dintre China și Rusia. Un rezultat de mult așteptat. China și Uniunea Sovietică fuseseră rivale înverșunate privind rolul de lider al lumii comuniste și avangardă a mișcării revoluționare globale. Mao Zedong și-a exprimat destul de direct sentimentele despre sovietici. „Erau renegați și greviști”, „sclavi și complici ai imperialismului, falși prieteni și trișori.” Rivalitatea a izbucnit în 1969 într-o confruntare armată la granița lor din Extremul Orient.⁴

În anii 1990, după prăbușirea Uniunii Sovietice, rușii au devenit îngrijorați în legătură cu expansiunea chineză în puțin populatul Extrem Orient rusesc. Dar, odată instalat ca președinte, Putin a pus un nou accent pe China și Asia. Pe măsură ce înstrăinarea de Occident creștea, a găsit un partener deschis la Beijing. Prima escală a lui Xi Jinping în prima călătorie în străinătate ca președinte în 2013 a fost Moscova. China a devenit cel mai mare partener comercial al Rusiei. Rolurile fiecărei țări erau foarte clare. China

furniza produse, bunuri de larg consum și finanțare; Rusia, petrol, gaze, cărbune și alte mărfuri – și aliniere geopolitică.

Putin a descris China drept „partenerul nostru strategic-cheie”. Xi i-a răspuns în același mod, numind cele două țări „cei mai de încredere parteneri strategici”. Acest parteneriat s-a manifestat în multe feluri. Unitățile navale ruse au participat la exerciții navale chineze în Marea Chinei de Sud, iar Putin a declarat că „o putere nonregională” – adică Statele Unite – ar fi trebuit să rămână în afara disputelor din Marea Chinei de Sud. Trupele din China au mărșăluit prin Piața Roșie alături de soldații ruși la cea de-a 70-a aniversare a victoriei din cel de-al Doilea Război Mondial în Europa, deși China nu luptase în Europa. Rusia i-a vândut Chinei avioane avansate de luptă Su-35 și sisteme de apărare antirachetă S-400. Refuzase anterior să vândă astfel de arme, de teama ca nu cumva chinezii să aplice ingineria inversă și să copieze armele. Dar după sancțiuni și pe măsură ce relația cu China se aprofunda, această preocupare a fost lăsată deoparte. Strângerea legăturilor militare cu China, spunea ministrul rus al apărării, era „o prioritate absolută”.⁵

Acesta era genul de relație pe care Putin o aprecia – de la mare putere la mare putere. „Întotdeauna este vorba despre poziția de lider mondial – nu de argumente despre niște probleme regionale de rangul doi”, a spus el odată. „Concurența este între puterile mondiale. Aceasta este legea. Întrebarea este care sunt regulile după care se dezvoltă această competiție.” Cu privire la care ar trebui să fie aceste reguli, Moscova și Beijingul erau aproape de acord.⁶

Pivotarea este foarte evidentă din punct de vedere energetic. A fost facilitată de construirea conductei petroliere ESPO (din Siberia de Est la Oceanul Pacific) în valoare de 25 de miliarde de dolari și cu o lungime de 4 500 de kilometri. În 2005, doar 5% din exporturile petroliere ale Rusiei plecau către China. Apoi au crescut la aproape 30%, iar Rusia a eclipsat Arabia Saudită ca principal furnizor al Chinei. Baza financiară pentru comerțul cu petrol este asigurată de plățile anticipate de 80 de miliarde de dolari pe care China le-a efectuat către Rosneft pentru petrolul care urmează să fie livrat în următorii 25 de ani.

Există în mod clar probleme ce ar putea împiedica acest parteneriat strategic. Rusia continuă să se teamă de numărul mare de chinezi care năvălesc dincolo de granița cândva contestată pentru a umple spațiul gol din Extremul Orient rus subpopulat și care stagnează din punct de vedere economic. Unii estimează că două până la cinci milioane de etnici chinezi au migrat legal și ilegal în Extremul Orient rus. Alții consideră că numărul acestora este mult mai mic.

Oricare ar fi adevărul, Putin avertiza odată că populația rusă din Extremul Orient va ajunge să vorbească chineză dacă nu este inversat declinul economic din regiune.⁷

În China, unii se referă la o parte din Extremul Orient rus ca la „Manciuria Exterioară“, în măsura în care a fost luată de la China și dată Rusiei în temeiul a două dintre „tratatele inegale“ din secolul al XIX-lea. Dar în prezent frontiera este ferm trasată, fără dezacord asupra granițelor.

Ceea ce Xi Jinping a numit „noul nivel de cooperare“ dintre cele două țări a fost expus în ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „diplomația clătitelor“ la Forumul Economic de la Vladivostok, în septembrie 2018. Putin și oaspetele său principal, Xi Jinping, au luat o pauză de la lucrările conferinței pentru a-și pune șorțuri de bucătar și au gătit clătite rusești cunoscute sub numele de blini, pe care le-au umplut cu caviar, și au băut împreună vodcă.⁸

În același timp, exerciții militare de anvergură aveau loc peste tot în Extremul Orient rus – cele mai ample de la exercițiile sovietice din 1981. Exercițiile au inclus trupe chineze, împreună cu avioane chineze, în cursul simulării unui război major, pe mai multe fronturi, care a durat o săptămână.

Un an mai târziu, în vara lui 2019, rușii și chinezii au început patrulare aeriene comune în Pacific. Noul aranjament a fost anunțat lumii când o patrulă comună a intrat în zona de identificare a apărării aeriene a Coreei de Sud, incursiune care a făcut Coreea să își lanseze avioanele de poliție aeriană.

Toate acestea erau un mesaj clar nu numai de pregătire pentru un posibil conflict în viitor, ci și de aliniere geopolitică în prezent.

Capitolul 16

CENTRUL ȚĂRII

Această nouă înțelegere între Rusia și China este cu atât mai remarcabilă din perspectiva expansiunii Chinei în Asia Centrală. În anii 1990, înainte ca Ucraina să atragă toată atenția, Asia Centrală și Caucazul fuseseră regiunile în care Rusia căutase în mod susținut să-și reafirme supremația în spațiul postsovietic. „Străinătatea apropiată“, cum a numit-o Moscova, a devenit punctul central al unei confruntări geopolitice – nu cu China, ci mai degrabă cu Statele Unite. Asia Centrală – cuprinzând actualele state Kazahstan, Kîrgîzstan, Tadjikistan, Turkmenistan și Uzbekistan, plus Azerbaidjanul – era chiar centrul întinderii eurasiatice pe care unul dintre părinții geopoliticii moderne, Halford Mackinder, într-o faimoasă cuvântare în cadrul Royal Geographical Society din 1904, îl identificase drept „pivotal geopolitic al lumii“ – „centrul său“.¹

În anii care au urmat prăbușirii Uniunii Sovietice, Moscova a fost hotărâtă să se asigure că aceste țări din Asia Centrală rămân în sfera privilegiată a Rusiei, în ciuda noii lor independențe. Statele Unite, au insistat unii ruși, uneltiseră la prăbușirea Uniunii Sovietice pentru a ridica o salbă de state independente care să mențină Rusia slabă – și să pună mâna pe petrolul caspic. Pentru Statele Unite și Europa aceste noi națiuni erau țări independente cărora trebuia să li se permită să-și dezvolte propria identitate și economie. Așa ar fi trebuit să fie viața în lumea globalizată după Războiul Rece. Mai mult, dacă aceste țări erau slabe și instabile, ar fi putut cădea din nou în mâinile Rusiei sau ar fi devenit prada țării vecine, Iranul. Pentru unele țări, petrolul și gazul erau esențiale pentru independența lor. „Am folosit petrol pentru obiectivul nostru major“, spunea Ilham Aliev, care avea să devină președintele Azerbaidjanului, iar acest obiectiv era „să devină o țară adevărată“. Pentru a face acest lucru, trebuiau să deseneze o nouă hartă a infrastructurii, în care conductele să curgă nu spre nord, în sistemul rusesc, ci de la est la vest, până la Marea Neagră, asigurând independența.²

A existat un motiv suplimentar pentru interesul occidental. Războiul din Golf, din 1991, a eliberat Kuwaitul și a generat cu toate acestea un nou sentiment de nesiguranță cu privire la dependența puternică de Orientul Mijlociu. „Regiunea Caspică ne va salva, să sperăm, de dependența totală de petrolul Orientului Mijlociu“, declara secretarul american pentru energie de la acea

vreme, Bill Richardson. Washington nu dorea să vadă exploatarea petrolului în regiune zădărnicită de opoziția și de concurența rusă – sau de reafirmarea controlului acestei țări. Vicepreședintele Al Gore a devenit un susținător al conductelor pentru petrolul caspic. „Securitatea resurselor mondiale de petrol și de gaze naturale continuă să fie cel mai mare interes al Statelor Unite și al aliaților săi“, a explicat el. „Astăzi, granițele regiunii asupra cărora sunt concentrate interesele SUA s-au extins în Caucaz, Kazahstan și Siberia.“³

A urmat astfel marea cursă a conductei caspice, o luptă care a continuat un deceniu și a învrăjbit Rusia împotriva Statelor Unite și a Regatului Unit, dar a implicat și alte țări. Rușii se opuneau fluxurilor care mergeau spre vest. Dar, după multe critici, amenințări și mașinațiuni politice, conductele-cheie spre vest au avansat. Una începe în Azerbaidjan, la sud de Baku, se îndreaptă spre vest mai mult de 1 600 de kilometri, traversează 1 500 de râuri, munți înalți și terenuri sensibile și merge spre sud, prin Turcia, până în portul Ceyhan, la Marea Mediterană. Conducta de gaz din zona caspică, care transportă petrolul kazah pe piețele lumii, pornește din Kazahstan apoi trece prin sudul Rusiei până la Marea Neagră. De acolo, petrolierele iau țițeiul și îl transportă prin Bosfor, în Marea Mediterană și pe piețele mondiale. Acea conductă este legătura esențială a Kazahstanului cu lumea.

Până în primul deceniu al secolului XXI, ambele conducte erau operaționale, conectând Azerbaidjanul și Kazahstanul la piețele globale. Producția Azerbaidjanului s-a triplat de la destrămarea Uniunii Sovietice și ajunge acum la aproximativ 800 000 de barili pe zi. Dar adevăratul centru de putere petrolieră este Kazahstan, a cărui producție a crescut de la 570 000 de barili pe zi la două milioane. Aceste țări produc acum împreună mai mult petrol decât producția combinată norvegiană și britanică din Marea Nordului. Acumularea producției din imensul câmp petrolifer din Kașagan mult amânat și extinderea Tenghiz în Kazahstan vor crește și mai mult producția. Exploatarea petrolului și a gazelor le asigură într-adevăr independența.

Dar conductele vor trece în cele din urmă și în cealaltă direcție, nu numai de la est la vest, dar și de la vest la est – adică din Asia Centrală spre China.

Și nimeni nu a înțeles mai bine această nouă geopolitică emergentă decât Nursultan Nazarbaiev. A fost liderul Kazakhstanului de când a devenit prim-secretar al Partidului Comunist, în 1989. Odată cu independența din 1991, a devenit președinte. Stimulată de veniturile din petrol, economia Kazahstanului a crescut până în 2019 de aproape opt ori, începând cu 2000. Nazarbaiev a fost un element de echilibru extrem de priceput între marile puteri – Rusia și China și Statele Unite. De

asemenea, pe plan intern a căutat echilibrul. Majoritatea țării este de etnie kazahă, dar 25% sunt etnici ruși și ucraineni, în mare parte în nordul țării; și a depus eforturi pentru a menține echilibrul intern, inclusiv stabilind noua capitală în mijlocul țării.

Legăturile dintre China și Kazahstan sunt foarte importante pentru ambele țări. Kazahstanul este bogat în resursele naturale de care China are nevoie. Mult mai mare ca suprafață decât toate celelalte țări din Asia Centrală împreună și cu o frontieră lungă cu China, Kazahstanul este un important coridor comercial pentru aceasta. Pentru Kazahstan, piața chineză și investițiile chineze vor determina prosperitatea sa viitoare.

În 2019, Nazarbaiev a făcut ceva fără precedent în „spațiul postsovietic“. În vârstă de 78 de ani, el și-a anunțat brusc demisia. Nu dorea ca „moștenirea“ sa să fie tumultul unei tranziții nesigure. Mai mult, el va rămâne „tatăl națiunii“, într-un rol care amintește oarecum de rolul lui Lee Kuan Yew din Singapore după ce acesta a demisionat din funcția de prim-ministru. Succesorul lui Nazarbaiev la președinție este Kassım-Jomart Tokaiev, care a fost atât prim-ministru, cât și ministru de afaceri externe și care vorbește limba chineză.⁴

Țările din Asia Centrală salută comerțul și investițiile din China, recunoscând că Beijingul nu are nici un interes să le schimbe sistemele politice autocratice și nici nu le critică alegerile și nu susține activiștii pentru drepturile omului. Deși reprezentanții guvernamentali din aceste țări continuă să desfășoare activități în limba rusă, limbă cu care au crescut, influența economică chineză a sporit semnificativ. Cu toate acestea, creșterea rapidă a prezenței chineze – și dependența de China – provoacă, de asemenea, anxietate în țările din Asia Centrală. La nivel popular, există suspiciuni și resentimente față de influența chineză și de chestiuni precum achiziționarea de terenuri agricole de către chinezi. La nivel guvernamental, oficialii își fac griji cu privire la modul în care pot asigura echilibrul între Moscova și Beijing. Pentru a preveni strânsoarea prea puternică a Chinei, aceste țări beneficiază de implicarea continuă a Rusiei. Întrebat despre această provocare, un lider din Asia Centrală nu a răspuns în cuvinte. În schimb, a răspuns în tăcere zâmbind și încrucișându-și brațele strâns.

Chinezii sunt atenți să transmită că nu-și propun să înlocuiască poziția „privilegiată“ a Rusiei în regiune. Totuși Moscova, chiar în timp ce își aprofundează propriile legături cu China, urmărește expansiunea chineză cu oarecare neîncredere. Indiferent de retorică, investițiile Chinei în energia și în infrastructura din regiune slăbesc bazele sferei privilegiate ale Rusiei și înlocuiesc influența rusă. Dar, pentru moment, Rusia se consideră principalul beneficiar al investițiilor din comerțul cu China – și,

dincolo de economie, din relația strategică, care a devenit un fapt major al vieții internaționale.

Relația dintre președintele Rusiei și cel al Chinei a căpătat un caracter foarte personal. Xi Jinping a fost invitatul lui Putin la Forumul Economic Internațional de la Sankt-Petersburg, în iunie 2019. Putin și-a cerut scuze că l-a ținut treaz pe Xi până târziu, la ora 4 dimineața, ora Chinei. „Dar“, a explicat el, „am discutat despre orice.“ Xi a adăugat: „Nu avem niciodată suficient timp“. Două săptămâni mai târziu, la o conferință în Tadjikistan, Putin l-a surprins pe liderul chinez cu un cadou de ziua lui – o cutie mare cu înghețata lui rusească preferată. Plin de apreciere, Xi a comunicat că Putin este „cel mai bun prieten“ al său.⁵

Oricât de profundă este prietenia dintre cei doi lideri, interesele comerciale dintre cele două țări sunt disproporționate. Pentru Rusia, piața Chinei este crucială. China asigură acum 11% din exporturile totale ale Rusiei și, în ceea ce privește energia, piața poate numai să crească. Pentru China, Rusia este un furnizor important și de încredere pentru importurile de energie, dar reprezintă doar 2% din totalul exporturilor din China. Rusia este, de asemenea, o parte esențială a strategiei Beijingului de diversificare a energiei. Petrolul și gazul rusești diminuează dependența de Orientul Mijlociu și de transportul maritim, care, spre îngrijorarea chinezilor, ar putea fi perturbat de marina americană.

Cu toate acestea, din punct de vedere economic, Statele Unite sunt mult mai importante pentru China decât Rusia. În 2018, înainte de războaiele comerciale și de coronavirus, China a exportat bunuri în valoare de 35 de miliarde de dolari către Rusia, comparativ cu 410 miliarde de dolari către Statele Unite. Când au fost aplicate sancțiuni asupra relațiilor financiare cu Rusia din cauza Crimeei și a Ucrainei, principalele bănci din China le-au respectat. Nu merita să pierzi accesul la sistemul dolarului și la piețele internaționale de capital pentru câteva afaceri în Rusia. Acea afacere a fost lăsată pe mâna câtorva bănci speciale.

Pivotarea a fost evidențiată clar pe 2 decembrie 2019. După cinci ani și jumătate de la semnarea importantului acord de gaze naturale din Shanghai, imensa conductă de gaz natural de 3 000 de kilometri, Puterea Siberiei, era gata să înceapă transportul gazului. Vladimir Putin, la Soci, și Xi Jinping, la Beijing, au participat printr-o conexiune video complicată pentru camerele de control de fiecare parte a frontierei ruso-chineze la inaugurarea gazoductului. Din camerele lor de control, Aleksei Miller, director executiv al Gazprom, și Wang Yilin, președintele Companiei Naționale PetroLeum din China, le-au cerut președinților aprobarea, pe care fiecare a acordat-o prompt. Astfel, tehnicienii au deschis supapele

exact la timp pentru a începe aprovizionarea Chinei pentru iarnă. „Acesta este cu adevărat un eveniment istoric“, a spus Putin în timp ce gazul a început să curgă, „nu numai pentru piața energetică mondială, ci mai ales pentru noi, Rusia și China.“

Dar exista încă o întrebare arzătoare despre viitorul Rusiei. Cine îi va urma lui Putin când mandatul său de președinte se va încheia în 2024? În primăvara lui 2020 răspunsul a devenit clar. Putin îl va succeda pe Putin. O nouă revizuire constituțională îi va permite să ocupe funcția de președinte până în 2036 – mai mult sau mai puțin pe viață. În acest fel, a explicat el parlamentului rus, va putea continua să fie „garantul securității, al stabilității interne și al dezvoltării evolutive a țării“ – esențial, a continuat el, pentru că dușmanii interni și externi „ne așteaptă să greșim sau să facem un pas greșit“. Acest lucru i-ar permite, de asemenea, să continue să ghideze dezvoltarea energetică a Rusiei și să întărească „pivotarea“ către est, care ar însemna, mai mult decât orice, o consolidare suplimentară a relației cu China, unde prietenul său Xi Jinping a fost deja ales președinte pe viață.

Dar apoi noul coronavirus a început să se răspândească în Rusia. Oamenii s-au îmbolnăvit de-a lungul frontierei ruso-chineze din Extremul Orient. Granița a fost închisă. Fondurile pentru „proiectele naționale“ majore pe termen lung au trebuit redirectionate către nevoile imediate ale luptei împotriva pandemiei. În Moscova, oamenii au fost instruiți să rămână acasă.

Ziua de 22 aprilie 2020 fusese stabilită ca dată pentru „referendumul popular“ care să aprobe schimbarea constituțională. Dar pandemia a forțat amânarea până la sfârșitul lui iunie. Apoi 9 mai trebuia să fie marea sărbătoare a Zilei Victoriei, aniversarea a 75 de ani de la înfrângerea Germaniei naziste. Era programat un spectacol care marca, de asemenea, renașterea Rusiei, puterea și priceperea militară – și pe președintele care condusese această renaștere. Dar și acest eveniment a trebuit să fie amânat.⁶

Decembrie trecut fusese marcat atât de ceremonia de inaugurare a gazoductului Puterea Siberiei, cât și de ratificarea sancțiunilor aplicate conductei Nord Stream 2 de către președintele Trump. Această suprapunere a evidențiat hărțile în schimbare ale geopoliticii și ale energiei – atât în Est, cât și în Vest. Deschiderea supapei gazoductului Puterea Siberiei a demonstrat rolul fundamental al energiei în parteneriatul strategic dintre Rusia și China. Bineînțeles, nu doar în asta constă parteneriatul. Moscova și Beijing sunt unite prin accentul pe „suveranitate absolută“, respingerea valorilor și normelor „universale“ propuse de Occident, dependența lor de economiile de stat și opoziția lor față de ceea ce ei numesc poziția „hegemonică“ și „unilateralismul“

Statelor Unite. Dar energia este o parte foarte importantă a acestei noi legături geopolitice. O relație care se baza cândva pe Marx și pe Lenin se bazează acum pe petrol și pe gaze.

PARTEA A III-A. HARTA CHINEI

PARTEA A III-A. HARTA
CHINEI

Capitolul 17

„G2“

Această aglomerare de „G“-uri poate provoca unele confuzii. Există un G7, întâlnirea anuală a principalelor națiuni industrializate din lume, care pentru o vreme a fost G8, apoi, după ce Rusia a fost expulzată, a redevenit G7. După aceea există G20, „cele mai mari economii ale lumii“ – G7 și Uniunea Europeană plus marile piețe „emergente“, inclusiv China, India, Brazilia și Arabia Saudită. Cândva considerată de unii ca un fel de „consiliu de administrație“ al economiei globale, G20 rămâne mai mult un grup de discuții și de coordonare.

Apoi, pentru a crea și mai multă confuzie, există și „G2“. Numai că G2 nu există, cel puțin nu oficial. Cu toate acestea, este foarte real, adică este gruparea cu cea mai mare putere de decizie dintre toate. Are mai multe de spus despre viitorul economiei mondiale – și, într-adevăr, despre ce a mai rămas din acest secol – decât oricare altă grupare. G2 cuprinde doar două țări – Statele Unite și China – care împreună reprezintă aproximativ 40% din PIB-ul lumii și 50% din cheltuielile sale militare. G2 nu este o alianță sau un forum pentru luarea deciziilor. Mai degrabă subliniază importanța relației dintre aceste două țări – și noua lor rivalitate – și impactul acesteia asupra întregii lumi.

Nu cu mult timp în urmă, se credea că Statele Unite și China sunt din ce în ce mai unite de interdependența lor – lanțuri de furnizare integrate (dispozitive iPhone concepute în Statele Unite, dar fabricate în China), comerțul total în 2018 (înainte de războiul comercial) de 738 de miliarde de dolari, 116 miliarde de dolari investiții americane în China și investiții chineze în Statele Unite în valoare totală de 60 de miliarde de dolari – plus peste 360 000 de studenți chinezi în Statele Unite, contribuind cu 13 miliarde de dolari la economia SUA.¹

Această interdependență a fost propulsată de aderarea Chinei la Organizația Mondială a Comerțului (OMC) în 2001 – ceea ce Bill Clinton a numit „una dintre cele mai importante evoluții ale politicii externe“ din timpul mandatului său. Scopul era de a aduce China în ascensiune rapidă într-un sistem de piață pentru comerțul global care ar fi însemnat, așa cum spunea Clinton, că acțiunile Chinei „vor fi supuse regulilor acceptate și hotărârilor adoptate de 135 de națiuni“. Va deschide piața chineză către afacerile din SUA și va sprijini creșterea economică globală. Interdependența și „angajamentul“ vor promova o convergență a intereselor ce va

reduce riscurile conflictelor. Acest set de idei s-a adăugat la ceea ce putem numi „acordul OMC“. În ciuda criticilor de la acel moment, nu părea să existe nici o alternativă satisfăcătoare în fața puterii economice în ascensiune a Chinei.²

Dar „acordul OMC“ a eșuat, iar G2 este divizat. Angajamentul cedează locul înstrăinării – războaie comerciale și conflicte legate de probleme economice și de securitate, discuții despre „decuplarea“ celor două economii, o cursă a înarmărilor, iar ceea ce urmează va fi văzut ca o bătălie pentru modele economice și, într-adevăr, pentru supremație până la sfârșitul acestui secol. Toate acestea păreau să indice apariția unui nou război rece, deși de altă natură decât cel dintre Statele Unite și Uniunea Sovietică. Tulburările și teribilele costuri umane și economice ale noii pandemii de coronavirus în 2020 au dus la o adevărată decuplare, fie ea și temporară, deoarece călătoriile cu avionul au fost anulate și comerțul a fost limitat, incriminările au crescut, iar ostilitatea a atins un nou nivel.³

Se îndreaptă oare China și Statele Unite către ceea ce profesorul de la Harvard Graham Allison a numit „Capcana lui Tucidide“? Conceptul, denumit astfel după vechiul istoric militar atenian, descrie riscul războiului care rezultă din coliziunea dintre o putere „dominantă“ și o putere „în ascensiune“. Numeroasele exemple încep cu războiul din secolul al V-lea î.Hr. între Atena „dominantă“ și Sparta „în ascensiune“, despre care relatează Tucidide. A durat 30 de ani și a lăsat ambele orașe-stat devastate. Celelalte studii de caz includ cursa navală și competiția economică dintre Marea Britanie și Germania, care a culminat cu Primul Război Mondial. La sfârșit, atât învingătorii, cât și învinșii erau într-o situație mult mai grea, iar masacrul a pregătit cel de-al Doilea Război Mondial. Bineînțeles, nici unul dintre aceste cazuri istorice nu a implicat un mare arsenal de arme nucleare – nici, bineînțeles, un război cibernetic.

Deși validitatea conceptului Capcana lui Tucidide este încă dezbătută, a devenit parte din vocabularul uzual. „Nu există această Capcană a lui Tucidide în lume“, a declarat Xi Jinping într-o vizită la Seattle. Dar, a avertizat el: „În cazul în care țările importante comit din nou erori de judecată strategică, ar putea crea astfel de capcane pentru ele însele“.⁴

De la prăbușirea comunismului sovietic, în 1991, până la criza financiară globală, din 2008, modelul SUA pentru administrarea economiei mondiale fusese în general acceptat. Dar dezastrul din 2008 a explodat în inima economiei americane sau, așa cum au văzut-o chinezii, „în nucleul lumii capitaliste“. „Modelul chinezesc“ al unei economii gestionate de stat (și de un partid) reprezenta o alternativă. Mai mult, China a fost motorul care a scos prima dată economia mondială din criză în 2009 și a redresat-o.

China nu a mai simțit nevoia să caute îndrumare și modele din partea Statelor Unite. În viziunea chineză, criza financiară a fost „un moment de răscruce în istoria relațiilor SUA-China“, care „obliga Statele Unite să trateze China de pe picior de egalitate“. În urma crizei financiare, un strateg chinez a publicat o carte intitulată *The China Dream: Great Power Thinking and Strategic Posture in the Post-America Era*. În opinia sa, conflictul cu Statele Unite era inevitabil. Cartea a fost un bestseller în China.⁵

Această schimbare va fi întărită de echilibrul în schimbare în economia mondială. China a devenit ceea ce fusese Regatul Unit în timpul Revoluției industriale – „atelierul de producție al lumii“. Câteva exemple: China este astăzi cel mai mare producător mondial de oțel (aproape 50%), aluminiu și computere – precum și de pământuri rare necesare vehiculelor electrice și turbinelor eoliene. În trei ani, 2011–2013, China a consumat mai mult ciment decât Statele Unite pe tot parcursul secolului XX. Are putere financiară. SAFE – Administrația de stat pentru schimb valutar – deține rezerve valutare în valoare totală de trei trilioane de dolari – aproximativ o treime fiind datoria guvernului american.⁶

De asemenea, China devine rapid o țară de consumatori, pe măsură ce Beijingul încearcă să îndrepte economia de la una orientată spre export la una orientată spre consumator. În 2000 s-au vândut 1,9 milioane de mașini în China și 17,3 milioane în Statele Unite. Până în 2019, numărul acestora a ajuns la 25 de milioane în China și 17 milioane în Statele Unite. Ponderea Chinei în economia mondială a fost evidențiată clar de noul coronavirus. Când a început epidemia de SARS, în 2002, China reprezenta doar 4% din PIB-ul mondial. Când coronavirusul a lovit, în 2020, se ridica la 16%, ceea ce înseamnă că impactul economic a avut ecou în întreaga lume chiar înainte ca noul coronavirus să închidă mare parte din restul lumii.⁷

Când PIB-ul este măsurat prin cursuri de schimb, economia SUA tot este mai mare decât cea a Chinei. După celălalt indicator important al PIB-ului – paritatea puterii de cumpărare –, China este deja cea mai mare economie din lume. După acest indicator, a depășit Statele Unite în 2014. (Doar ca să fac o constatare, economia Germaniei a depășit-o pe cea a Regatului Unit în 1910, cu patru ani înainte de izbucnirea Primului Război Mondial.) Dar este necesară o analiză a realității pentru viitoarea creștere a Chinei – factorul demografic, consecința politicii copilului unic și a schimbărilor sociale. „Nici o țară nu a îmbătrânit vreodată într-un ritm mai rapid“, remarcă demograful Nicholas Eberstadt. În următoarele două decenii, numărul persoanelor în vârstă va crește dramatic, în timp ce numărul persoanelor apte de muncă care determină creșterea economică va scădea la fel de dramatic. Alte

provocări includ amploarea datoriei interne și structura economiei.⁸

Când vine vorba de petrol, diferența dintre cele două țări este cât se poate de evidentă. China importă 75% din petrolul său, ceea ce Beijingul percepe drept o vulnerabilitate majoră și este unul dintre motoarele politicii sale strategice. Statele Unite obișnuiau să împărtășească astfel de îngrijorări când nivelul importurilor era ridicat. Dar, datorită șistului, nu a mai fost cazul.

Rivalitatea dintre cele două țări este cu siguranță evidentă în ceea ce privește capacitățile militare. „Armata noastră a luptat întotdeauna cu mult entuziasm“, a spus Xi în timpul unei vizite la o divizie renumită pentru lupta împotriva forțelor americane în timpul Războiului din Coreea. „În trecut, aveam mai mult avânt decât oțel. Acum avem o mulțime de echipamente.“ China mai are și bani. În ultimele două decenii, cheltuielile militare ale Chinei au crescut de șase ori. Conform celor mai recente cifre comparative, acestea se ridică la 240 de miliarde de dolari, comparativ cu cele 634 de miliarde de dolari ale Americii. Națiunile de pe locul al treilea și al patrulea în privința cheltuielilor militare sunt cu mult în urmă – Arabia Saudită și Rusia – fiecare cu aproximativ 65 de miliarde de dolari. Armata Chinei, conform unei evaluări a RAND Corporation, „s-a transformat dintr-o forță mare, dar depășită, într-o armată modernă și competentă“. A „redus decalajul“ față de Statele Unite. În mod esențial, are „avantajul proximității în cele mai plauzibile scenarii de conflict, iar avantajul geografic va neutraliza probabil multe puncte forte ale armatei americane“. De asemenea, armata Chinei s-a concentrat pe dezvoltarea unei „mari varietăți de rachete, pe apărare aeriană și echipamente electronice“ care ar putea neutraliza capacitățile SUA, de la nave la sateliți.⁹

Nici Statele Unite nu stau pe loc. Drept răspuns la capacitățile emergente ale ceea ce numim acum un adversar „pe picior de egalitate“, armata Statelor Unite realizează o schimbare majoră în ceea ce privește centrul de interes, strategia și armele. Pușcașii marini americani trec, de exemplu, printr-o transformare, conform noii strategii pentru forțele armate, distanțându-se de două decenii de lupte pe uscat împotriva „extremiștilor violenți din Orientul Mijlociu“. În schimb, urmează să devină o forță expediționară navală agilă, care poate să se deplaseze cu mare viteză și desfășurându-se de la insulă la insulă în Pacific, pentru a neutraliza o navă chineză capabilă să atace activele militare tradiționale ale SUA.¹⁰

Supremația Chinei în Asia continuă să crească. La începutul lui 2017, la doar câteva zile după ce a devenit președinte, Donald Trump a smuls Statele Unite din Parteneriatul Transpacific, care ar fi inclus 12 națiuni care se învecinează cu Pacificul – deși excluzând în mod special China, într-un nou bloc reprezentând

40% din comerțul mondial. Ar fi afirmat angajamentul SUA față de Asia și ar fi oferit altor națiuni asiatice forța de a contracara puternicul câmp magnetic al economiei chineze. Pentru acele națiuni, parteneriatul era atât politic, cât și economic. Acțiunea lui Trump a fost percepută în Asia ca marcând o retragere din regiune – și o ocazie pentru China de a umple golul. Într-adevăr, un chinez a numit retragerea SUA „un dar imens” pentru Beijing. Fără o contrapondere care să o limiteze, China a continuat negocierile pentru propriile acorduri comerciale cu țările asiatice – cu excepția Statelor Unite.¹¹

Xi Jinping a demonstrat noul statut de mare putere al Chinei când a găzduit 29 de lideri din alte țări la un forum în Beijing. El a precizat că țara sa, spre deosebire de Statele Unite, nu le va ține predici despre drepturile omului și nici nu va susține activiștii democrației. „Nu avem nici o intenție”, a spus președintele chinez, „să ne amestecăm în afacerile interne ale altor țări, să exportăm sistemul nostru social... sau să ne impunem propria voință.” Mesajul său a fost primit cu căldură de liderii atrași de Beijing de perspectiva generozității economice a Chinei.¹²

Rivalitatea G2 este cât se poate de evidentă în două arene. Una – Marea Chinei de Sud – implică, literalmente, hărți geografice. Cealaltă – cunoscută sub numele de „Centura și drumul” – reprezintă un efort de a redesena harta economiei globale. În ambele, energia este profund interconectată.

Există alte puncte de pericol, începând cu problema fundamentală – Taiwanul. „Interesul profund” al Chinei, adesea repetat, este că Taiwanul nu este o țară independentă și ca acesta să nu se îndrepte spre independență. Beijingul exprimă fără echivoc faptul că ar folosi forța militară și, dacă este necesar, ar intra în război pentru a preveni orice astfel de mișcare. Un alt punct periculos este reprezentat de micile insule nelocuite, dar situate strategic, la nord-est de Taiwan, pe care atât China, cât și Japonia le revendică. Coreea de Nord și programul său de arme nucleare și de rachete constituie un subiect de mare interes. Cu toate acestea, Marea Chinei de Sud reprezintă ceea ce a fost descris drept „cel mai mare punct de tensiune” direct între Statele Unite și China. Sau, după cum spunea amiralul James Stavridis, fost comandant suprem al NATO: „Marea Chinei de Sud este cea mai periculoasă confruntare potențială dintre Statele Unite și China”.¹³

Capitolul 18

TEREN PERICULOS

În aprilie 1933, căpitanul de marină francez Georges Meesemaecker a ridicat ancora din Saigon spre Vietnam, colonie franceză. Marea Chinei de Sud către care se îndrepta era regiunea pescarilor. Pentru comerțul mondial era un loc izolat. Misiunea căpitanului era să extindă suveranitatea Imperiului francez pe cale de a se destrăma în Indochina până la cele mai îndepărtate limite ale sale. Urma să facă asta luând în „stăpânire“ un grup de „formațiuni geologice“ în Marea Chinei de Sud, cunoscute sub numele de insulele Spratly, denumite astfel după un căpitan britanic de vas care în 1843 reperase una dintre ele.¹

Cât privește insulele, arhipelagul Spratly este orice numai impresionant nu – „ciudățenii geologice, puncte pe hartă, de-abia ieșind în relief deasupra apei“. Insulele, împreună cu numeroase stânci periculoase ascunse, recife și bancuri de nisip acoperite de valuri, creează nenumărate pericole pentru marinari. De două secole, zona este marcată pe hărțile nautice drept „Zonă periculoasă“. Chiar și în ziua de azi, conform instrucțiunilor de navigație ale guvernului american, „evitarea zonei periculoase este singura garanție de siguranță a unui marinar“. Deși sunt niște puncte, arhipelagul Spratly ocupă un teritoriu esențial; se întinde pe aproximativ 414 398 de kilometri pătrați – o zonă de mărimea statelor Michigan, Iowa și Illinois la un loc – la câteva sute de kilometri de Vietnam și ceva mai aproape de Filipine. Insulele sunt mai mult sau mai puțin în centrul celei mai importante căi navigabile din lume – Marea Chinei de Sud.

Flota căreia i se încredințase marea misiune imperială, în 1933, era compusă din trei corăbii – o canonieră, un vas de pescuit și o navă hidrografică. Misiunea fusese comandată pentru a „împiedica o putere străină să revendice suveranitatea“. Francezii erau îngrijorați din cauza chinezilor, dar și mai mult din cauza Japoniei expansioniste care încerca, se temeau francezii, să „pătrundă în apele controlate de Europa“. Francezii au declarat revendicarea lor drept irefutabilă, pe baza afirmării suveranității făcute de regatul vietnamez Annam în urmă cu un secol.²

Ajutat de vremea bună, căpitanul Meesemaecker a navigat către nouă dintre micile insule, pe fiecare dintre acestea repetând același ritual. O proclamație de suveranitate a fost semnată de căpitanii vaselor și apoi pusă într-o sticlă care, la rândul ei, a fost îngropată în pământ la o bornă de graniță. Apoi steagul Franței a fost arborat

pe fiecare insulă și au răsunat trompetele. Era o scenă solitară, asistată de tăcerea mării pustii.³

Astăzi se dă o luptă din ce în ce mai aprigă pentru suveranitate în Marea Chinei de Sud – pentru cine controlează insulele Spratly precum și un alt grup de insule mai aproape de China și de Vietnam numite insulele Paracel, dar și pentru alte mici „formațiuni geologice” ce abia se văd din valuri – și, desigur, pentru marea însăși. Este o luptă pentru o serie de chestiuni critice – resurse de petrol și de gaze, atât știute, cât și presupuse; o parte substanțială a resurselor de pescuit din lume; control asupra celor mai importante culoare maritime și, posibil, comerțul care se face aici. De asemenea, este vorba despre identitate națională, un echilibru strategic care se modifică pe zi ce trece, dar și despre relația în schimbare a Chinei cu vecinii săi și cu Statele Unite. Și mai specific, se pune problema dacă navele de război trec libere sau nu prin aceste ape. Toate acestea atrag riscul ciocnirilor armate, fie intenționate, fie accidentale.

Marea Chinei de Sud, descrisă drept „cea mai importantă cale navigabilă”, se întinde de la Oceanul Indian până în Asia și în Oceanul Pacific. Se învecinează cu Indonezia, Malaysia, Brunei, Filipine, Vietnam, China și Taiwan. Singapore este chiar dincolo de granițele sale. Prin apele sale trec 3,5 trilioane de dolari din comerțul mondial – două treimi din comerțul maritim al Chinei și peste 40% din comerțul Japoniei și 30% din comerțul maritim mondial. Fluxurile includ 15 milioane de barili de petrol pe zi – aproape tot atât cât traversează strâmtoarea Ormuz –, precum și o treime din GNL-ul mondial. 80% din importurile de petrol ale Chinei trec prin apele Mării Chinei de Sud. Acestea sunt esențiale pentru securitatea alimentară. 10% din întreaga captură de pește din lume și 40% din tonul său provin din acestea. Ele furnizează o mare parte din fructele de mare consumate atât în China, cel mai mare consumator de pește din lume, cât și în Asia de Sud-Est. S-a sugerat chiar că „valoarea și importanța stocurilor de pește din Marea Chinei de Sud” fac din „pește o marfă strategică”. Conflictele legate de sectorul pescuitului instigă de asemenea opinia publică în țările care se învecinează cu marea.

Aceste ape sunt, de asemenea, pline de risc. „O singură acțiune iresponsabilă sau o instigare la conflict”, a avertizat premierul vietnamez, „ar putea duce la întreruperea acestor fluxuri comerciale uriașe, cu consecințe imprevizibile nu numai pentru economiile regionale, ci și pentru întreaga lume.”⁴

Prin comparație, în 1933, misiunea Meesemaeker era departe de centrul disputelor globale. Obiectivul său era mult mai simplu – să încerce să consolideze poziția Franței în regiune. Dar știrile călătoreau încet în acele vremuri. Veștile despre misiune au ajuns mai târziu în acel an la Ministerul chinez al Afacerilor Externe,

care a fost revoltat. Dar după câteva săptămâni de reflecție, Consiliul militar chinez a avertizat: „Trebuie să calmăm situația cu francezii“. Motivul? „Forța noastră navală este slabă și aceste nouă insule nu ne sunt utile acum.“⁵

Cu toate acestea, alții nu erau deloc pregătiți să se calmeze, deoarece integritatea teritorială a Chinei era o chemare pentru naționaliștii revoltați de ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „Incidentul celor nouă insule“. Aceștia erau deja mobilizați de „umilirea“ „tratatelor inegale“ cu țările străine, începând, după Primul Război al Opiului, cu Tratatul de la Nanking din 1842. Conform acestuia, o Chină înfrântă trebuia să închirieze Hong Kongul Regatului Unit și să acorde „extrateritorialitate“, ceea ce însemna că cetățenii britanici trebuiau să se supună legii britanice, nu celei chineze. O întreagă serie de „tratate inegale“ ulterioare de-a lungul secolului al XIX-lea a dat națiunilor europene, inclusiv Rusiei, precum și Japoniei, drepturi comerciale și extrateritoriale preferențiale în orașele de coastă chinezești, dar și control politic în cadrul unor zone de concesiune definite. Toate acestea subminau suveranitatea Chinei și dovedeau slăbiciunea acesteia. Punctul culminant al „umilinței“ a venit în 1919, când Tratatul de la Versailles a transferat Japoniei privilegiile deținute anterior de Germania în provincia Shandong. Acest lucru a declanșat demonstrațiile studențești din Beijing pe 4 mai 1919 – care au devenit cunoscute sub numele de „Mișcarea din 4 mai“ –, un reper pentru naționalismul chinez modern.

Republica Chineză, fondată în 1912, trebuia să modernizeze țara și să-și recâștige suveranitatea. Dar, până la începutul anilor 1930, China ajunsese o țară fragmentată. Chiang Kai-shek, lider al naționaliștilor și moștenitor al Republicii Chineze, se lupta atât cu dictatorii militari, cât și cu comuniștii. În 1931, japonezii au preluat controlul asupra Manciuriei, unde se afla o parte substanțială a industriei Chinei, și au străpuns Marele Zid.

În fața acestor tulburări și a soluției continue, orice altă diminuare a autorității chineze, oricât de îndepărtată, stârnea indignare și panică. Dar fără puterea navală, pentru a contracara înaintarea francezilor, „guvernul chinez“, după cum scria un istoric, s-a îndreptat către războinici de altă natură – „cartografii săi“.⁶

Între 1933 și 1935 au fost publicate diferite hărți care afirmau suveranitatea chineză în Marea Chinei de Sud, ajungând la circa 1 600 de kilometri de țărmul chinez, și cu nume chinezești pentru diferitele insule (potrivit unui document guvernamental recent), „revizuite și aprobate“. Un singur războinic cartograf a condus atacul – Bai Meichu, unul dintre cei mai influenți și respectați geografi ai Chinei. Opera sa era inspirată nu doar de longitudini și de latitudini, ci și de pasiune naționalistă. „Să îți iubești națiunea

este principala prioritate în învățarea geografiei“, spunea el, „iar crearea unei națiuni este motivul pentru care învățăm geografie.“ Pentru a convinge și pentru a educa țara, el trasase deja în 1930 o „Hartă a umilinței naționale chineze“. Unul dintre scopurile sale, spunea el, era „să ajute oamenii de rând să fie patrioți“.

În 1936 a desenat o hartă pentru *Noul atlas al construcției Chinei*. Aceasta includea o linie în formă de U – unii ar numi-o „limba vacii“ – care șerpuia pe coastele Mării Chinei de Sud aproape până în Indiile de Est Olandeze, acum Indonezia. Tot ce se afla în interiorul acestei linii, afirma el, aparținea Chinei. După cum a explicat într-o adnotare, Marea Chinei de Sud era „locul de trai al pescarilor chinezi. Suveranitatea, desigur, aparține Chinei.“⁷

Aproape nouă decenii mai târziu, harta lui Bai Meichu se află în centrul luptei de astăzi pentru Marea Chinei de Sud.

După al Doilea Război Mondial, în 1947 și 1948, guvernul naționalist, trasând direct pe harta din 1936 a lui Bai Meichu, a publicat o nouă hartă care arată China având controlul asupra insulelor Spratly, precum și a insulelor Paracel și mergând până la reciful James, în largul coastei Malaysiei de azi. Această delimitare, transmitea o declarație oficială la acea vreme, a fost urmată de „departamentele guvernamentale, școlile și editorii chinezi înainte de războiul anti-japonez și a fost înregistrată și la dosar la Ministerul de Interne. În consecință, ar trebui să rămână neschimbată.“⁸

China, la acea vreme, era mistuită de lupta critică dintre naționaliștii lui Chiang Kai-shek și comuniștii conduși de Mao Zedong. Comuniștii au învins. După-amiaza târziu, pe 1 octombrie 1949, de pe poarta Păcii Cerești din Beijing, Mao a proclamat Republica Populară Chineză comunistă. „Poporul chinez s-a ridicat“, a declarat el. China, în cuvintele lui Mao, „nu va mai fi o națiune supusă insultei și umilinței“. În ceea ce-l privește pe Chiang Kai-shek, acesta a fugit în Taiwan împreună cu adepții săi naționaliști și cu mulți alții care fugeau din calea înaintării comuniste. În deceniile următoare, Taiwanul a devenit prosper și o sursă importantă de investiții în Republica Populară, deși umbrită de riscul reunificării forțate.⁹

Pe continent, noul guvern comunist a adoptat harta lui Bai Meichu, subliniind revendicările sale pentru Marea Chinei de Sud. Astăzi, harta chineză – și viziunea sa asupra istoriei – continuă să fie cunoscută sub numele de Linia celor nouă puncte. În 2013, un cunoscut geograf chinez a declarat că harta lui Bai Meichu „este acum profund întipărită în inima și în conștiința poporului chinez“. Generații întregi de elevi chinezi din clasele primare au fost învățați că cea mai sudică parte a Chinei este Zeng Ansha, cunoscută și sub numele de reciful James, un recif subacvatic aflat la aproximativ 80 de kilometri de coasta Malaysiei. Într-un zbor

spre China astăzi, deschideți revistele distribuite în avion de Air China și veți găsi limba lungă de vacă a Liniei celor nouă puncte imprimată cu negru pe harta Mării Chinei de Sud, ajungând până în Malaysia și Indonezia.

Capitolul 19

CELE TREI ÎNTREBĂRI

Disputa pentru Marea Chinei de Sud este legată de insule și de „ape teritoriale“. Gravitează în jurul a trei chestiuni:

În primul rând, cine deține minusculele „formațiuni“ care ies la suprafața Mării Chinei de Sud? Importanța acestei întrebări constă în faptul că jurisdicția asupra apelor decurge din „formațiunile geologice“. Această chestiune a suveranității este în primul rând o problemă între China și națiunile din Asia de Sud-Est. China spune că revendicarea suveranității de partea sa are rădăcini în istorie, pe care a expus-o succint într-o lucrare din decembrie 2014: „China deține suveranitatea incontestabilă asupra insulelor Mării Sudului și a apelor adiacente. Activitățile chinezești din Marea Chinei de Sud datează de peste 2 000 de ani. China a fost prima țară care a descoperit, numit, explorat și exploatat resursele Mării Chinei de Sud și prima care exercită continuu puterea suverană asupra lor. Din anii 1930 până în anii 1940, Japonia a pus stăpânire ilegal asupra unor părți din insulele Mării Chinei de Sud în timpul agresiunii împotriva Chinei. La sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial, guvernul chinez a reluat exercitarea suveranității asupra insulelor Mării Chinei de Sud.“¹

Alte națiuni contestă pretenția de suveranitate a Chinei, argumentând că, timp de multe secole, negustori din Asia de Sud-Est și cei arabi au dominat comerțul în regiune. În plus, alte țări, dar și specialiști în domeniul juridic susțin că revendicarea în baza unor „drepturi istorice“ este prea vagă și ambiguă pentru a legitima suveranitatea. Vietnam, Filipine, Malaysia, Brunei și Taiwan contestă, toate, diferite revendicări ale Chinei și afirmă propriile revendicări asupra Mării Chinei de Sud.

Nici una dintre aceste insule contestate nu valorează cine știe ce. Suprafața lor adunată nu depășește de trei ori dimensiunea Central Park din New York. Pentru a complica și mai mult lucrurile, există un dezacord cu privire la statutul acestor formațiuni, dacă pot fi considerate insule în adevăratul sens al cuvântului conform dreptului internațional sau sunt doar „roci care, în sine, nu pot susține traiul uman sau activitatea economică proprie“. Iar „insulele, instalațiile și structurile artificiale nu posedă statutul insulelor“ și, prin urmare, nu există efecte juridice asupra apelor din jurul lor. Cu toate acestea, ele pot deveni realitate.²

Asta se întâmplă în Marea Chinei de Sud, unde China draghează milioane de tone de roci și de nisip pentru a construi

insule artificiale peste o serie de recife de corali. Aceste noi insule devin „realități pe apă” – și baze militare ce asigură zone de ancoraj și baterii de rachete, precum și piste care pot face față bombardierelor strategice ale Chinei. În timp ce atât Malaysia, cât și Taiwanul s-au angajat în revendicări teritoriale în Marea Chinei de Sud, zonele implicate sunt foarte mici. Nimic nu se compară cu viteza și amploarea cu care China își dezvoltă proiectele – până în prezent, aproximativ 1 295 de hectare revendicate. Aceste insule i-ar permite Chinei să păstreze patrule aeriene permanente peste Marea Chinei de Sud. Acest lucru, la rândul său, ar putea permite la un moment dat implementarea unei zone de identificare defensivă aeriană peste regiune – care, în mod inevitabil, ar fi contestată.³

A doua întrebare este dacă Marea Chinei de Sud în sine – adică întinderea de apă – constituie ape internaționale, mare liberă sau face parte din teritoriul național al Chinei. Acesta este un subiect de îngrijorare pentru țările din regiune, națiunile al căror comerț trece prin acele ape, precum și pentru companiile de transport maritim și forțele navale ale lumii. Afirmă harta Liniei celor nouă puncte faptul că 90% din întreaga Mare a Chinei de Sud însăși reprezintă apele teritoriale ale Chinei? Harta originală din 1947–1948 se descrie drept „Harta insulelor chineze din Marea Chinei de Sud”. Mai recent, un purtător de cuvânt al Ministerului chinez al Afacerilor Externe a declarat: „China se bucură de o suveranitate incontestabilă asupra Mării Chinei de Sud”, precum și a insulelor, iar juriștii chinezi susțin că are „autoritate asupra Mării Chinei de Sud”.

Multe națiuni își bazează revendicările maritime pe Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982, care a implicat negocieri cu peste 150 de țări în 14 ani. Afirmăția Chinei conform căreia Linia celor nouă puncte este o graniță națională, care cuprinde marea însăși, nu se bazează pe această convenție, ci mai degrabă, afirmă Beijingul, pe „revendicarea istorică” cu „o bază în dreptul internațional, inclusiv legea cutumiară a descoperirii, ocupației și titlului istoric”. În replică, alte națiuni consideră că dreptul internațional „nu recunoaște istoria ca bază pentru o jurisdicție maritimă”. Pentru a-și afirma poziția, din această perspectivă, China ar fi trebuit să exercite suveranitatea efectivă asupra Mării Chinei de Sud pentru o perioadă lungă și susținută, într-o manieră „bine cunoscută”. Conform unora, China va putea exercita această revendicare prin stabilirea și menținerea unei poziții de neclintit în anii ce vor urma.⁴

A treia întrebare are legătură cu ZEE – Zona economică exclusivă. Conceptul de ZEE a fost stabilit prin Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării. ZEE este diferită de apele teritoriale, care se întind în general până la circa 20 de kilometri de

țarm. ZEE se întinde la aproximativ 370 de kilometri de țărm. Pentru majoritatea țărilor, ZEE implică doar drepturi „economice” asupra peștilor din ape, a petrolului, gazelor și mineralelor din subsolul marin. Chinezii susțin că ZEE le oferă, de asemenea, controlul asupra celor care trec prin acele ape. Acest lucru instigă în mod direct Statele Unite și China una împotriva celeilalte. Căci întrebarea-cheie care stă la baza acestei discuții se referă după cum spune avocatul internațional Robert Beckman, nu atât la „libertatea de navigație” în sine, ci la „libertatea activităților militare în largul oceanului”.⁵

Statele Unite au declarat în repetate rânduri că nu iau parte la disputele din Marea Chinei de Sud, ci vor doar să le vadă soluționate în mod pașnic în conformitate cu Convenția ONU. Chinezii numesc această poziție ipocrită, deoarece, din cauza opoziției Senatului SUA, Statele Unite nu au semnat, de fapt, niciodată convenția. Dar în ceea ce privește „libertatea de a naviga”, Statele Unite adoptă o poziție fermă. Căci consideră libertatea mărilor și navigația liberă ca fiind fundamentale pentru legea mării – inclusiv „libertatea activităților militare în largul mării”. Aceasta este baza pe care operează marina americană în întreaga lume.

Cu toate acestea, China afirmă că forțele navale străine trebuie să aibă permisiunea de a naviga în zona economică exclusivă a Chinei – indiferent dacă această ZEE revendicată este în Marea Chinei de Sud sau direct în largul coastei Chinei. Conform poziției SUA, care este în general acceptată de majoritatea celorlalte națiuni, marina SUA poate, de exemplu, să opereze chiar dincolo de limita celor 20 de kilometri în largul Shanghai-ului, fără a cere „permisiunea” Chinei. Beijingul respinge această premisă, deși, în mod ironic, i-ar oferi Chinei dreptul de a face exact același lucru la 20 de kilometri de coasta orașului San Diego.

În 2012, la 227 de kilometri de coasta Filipinelor, China a preluat controlul asupra recifului Scarborough (numit după un nefericit transportator britanic de ceai naufragiat acolo în 1784) și a interzis accesul navelor filipineze.

Filipine nu prea avea armată proprie cu care să răspundă. Așadar a folosit singura armă disponibilă – Convenția ONU asupra dreptului mării. A introdus o acțiune care contestă Linia celor nouă puncte în fața unui tribunal internațional cu sediul la Haga. Vietnamul s-a asociat revendicării. În 2016, tribunalul a emis verdictul – în totalitate în favoarea Filipinelor. Respingea pretențiile legale și istorice ale Liniei celor nouă puncte. China a denunțat decizia și a precizat că nu o va recunoaște, cu atât mai puțin să o respecte sau să accepte „revendicările ilegale” ale Filipinelor. Decizia nu a adus nici o schimbare.⁶

În acest moment se pare că nu există mijloace clare pentru a soluționa disputele dintre diferite țări. Prăpastia este prea mare. De exemplu, Vietnamul, bazându-se pe același argument folosit anterior de administrația colonială franceză, spune că drepturile sale datează din 1816, când regatul vietnamez a revendicat suveranitatea asupra insulelor Spratly. În replică, chinezii consideră această revendicare nulă, deoarece, la acea vreme, Vietnamul era un stat „vasal” al Imperiului chinez, nu o țară independentă și, prin urmare, nu era în măsură să afirme suveranitatea asupra nimănui. Lupta pentru Marea Chinei de Sud s-a transformat în ceea ce Robert Beckman, specializat în dreptul maritim din Asia de Sud-Est, numește „jocul hărților”. El adaugă: „Hărțile îți spun totul”.

Harta Liniei celor nouă puncte poate fi punctul de plecare și documentul definitoriu pentru joc. Dar există și alte hărți. Agățată pe perete în biroul judecătorului Antonio Carpio de la Curtea Supremă din Filipine de pe strada Padre Faura din Manila se află o hartă publicată de un iezuit în 1734. Aceasta identifică reciful Scarborough cu cuvântul tagalog *Panacot* folosit pentru „amenințare” sau „pericol”. Acest lucru contează, deoarece tagalog este limba vorbită în Filipine.⁷

În 2014, Vietnam a organizat propria expoziție de hărți pentru a-și susține revendicările în ceea ce numește Marea de Est. În același an, un alt jucător și-a făcut intrarea – mai degrabă, reintrarea – în „jocul hărților”: Taiwan. La urma urmei, Linia celor nouă puncte începuse cu naționaliștii. Taiwanul a decis să afișeze public câteva dintre hărțile sale originale. Erau în concordanță cu Linia celor nouă puncte a Republicii Populare. Dar, a declarat președintele Taiwanului, Ma Ying-jeou, hărțile demonstau că ceea ce revendica guvernul naționalist în 1947 cu harta sa punctată erau insulele din Marea Chinei de Sud, dar nu toate apele.

Președintele Ma a făcut un apel ca națiunile interesate să-și rezolve neînțelegerile în mod pașnic. Căci altfel, a avertizat el, două trenuri erau pe cale să se izbească unul de celălalt. Sau, pentru a folosi o metaforă mai adecvată, două forțe navale erau pe cale să se ciocnească.⁸

Capitolul 20

„CONTAȚI PE ÎNȚELEPCIUNEA GENERAȚIILOR URMĂTOARE“

În deceniile anterioare, neînțelegerile privind Marea Chinei de Sud s-au potolit pe măsură ce națiunile din regiune s-au concentrat pe creșterea economică. Pentru nici o țară nu a fost acest lucru mai benefic decât pentru China, cu o creștere economică anuală de 10% sau mai mult, ceea ce se va numi „creștere pașnică“. Și pacea era o necesitate absolută pentru a permite o astfel de creștere și rolul în expansiunea Chinei în economia globală.

Deng Xiaoping știa, din toată experiența sa de viață, care sunt costurile războaielor și ale revoltelor. Lider suprem timp de două decenii, Deng a coordonat evoluția Chinei către piață și integrarea acesteia în economia mondială. Cândva unul dintre cei mai importanți locotenenți ai lui Mao, trecuse de două ori prin epurare. Aceasta i-a oferit timp suficient, mai întâi în anii de exil, ca muncitor într-o fabrică de tractoare, și apoi în arest la domiciliu, în ultimii ani ai lui Mao, pentru a reflecta la ce nu funcționase în cazul revoluției. El a văzut pe viu costul uriaș, tragic, și isipa masivă a marilor scheme ale lui Mao și a suferit personal din cauza domniei lui Mao și a Revoluției Culturale. Fiul său, aruncat pe fereastră de tinerii fanatici ai Gărzii Roșii în timpul Revoluției Culturale, a rămas definitiv paralizat într-un scaun cu rotile. Din fire, Deng era o persoană pragmatică orientată către rezolvarea problemelor. În timp ce lucra ca propagandist comunist în timpul studenției în Franța, conducea și un restaurant chinezesc. Mai târziu în viață, a spus că nu a citit niciodată integral *Capitalul* lui Karl Marx, pentru că nu a avut timp.¹

Deși se povestește că Deng le-a spus la un moment dat vietnamezilor că insulele Mării Chinei de Sud „aparțin Chinei din cele mai vechi timpuri“, el a stabilit, de asemenea, o strategie pentru rezolvarea problemei: „Această generație nu este suficient de înțeleaptă pentru a soluționa o problemă atât de dificilă. Ar fi o idee să ne bazăm pe înțelepciunea generațiilor următoare pentru a o rezolva.“ (Transmisese aceeași idee privind Marea Chinei de Est.) Mai bine, a fost mesajul său, să permiți oamenilor să-și continue viața – și să-și extindă economia și să-și crească veniturile. În 2002,

Abordarea lui Deng, numită „ambiguitate pe toate fronturile“, a funcționat mai mult sau mai puțin – până în 2009. În luna martie a acelui an, forțele navale și aeriene chineze și ambarcațiunile de pescuit au interceptat o navă a Marinei americane, USS *Impeccable*, care urmărea operațiunile navale chineze de la aproximativ 138 de kilometri în largul insulei Hainan. Aici a apărut ciocnirea asupra conceptului de ZEE. Evenimentul a avut loc mult în afara celor 20 de kilometri de ape teritoriale ale Chinei, deși în interiorul zonei sale economice exclusive. Pentru Statele Unite, acestea erau ape deschise; pentru China, erau sub suzeranitate chineză. Navele militare chineze au ordonat navei USS *Impeccable* să plece. La un moment dat, USS *Impeccable* a efectuat brusc o manevră pentru a evita o coliziune.

Două luni mai târziu, în mai 2009, ca răspuns la o dispută asupra mării cu Vietnam și Malaysia, China a transmis Națiunilor Unite o „Notă verbală“ declarându-și „suveranitatea incontestabilă asupra insulelor din Marea Chinei de Sud și a apelor adiacente“. Având o semnificație specială, în notă apărea o scurtă frază explicativă care numai explicativă nu era ca importanță – „vezi harta atașată“. Era vorba despre Linia celor nouă puncte, bazată pe harta lui Bai Meichu din 1936 – introdusă oficial ca parte a unui document legal și un moment-cheie în „jocul hărților“.

În iunie 2009, aproximativ o lună mai târziu, un submarin nuclear chinez s-a ciocnit cu un sonar de adâncime tras de USS *John S. McCain* (numit după tatăl senatorului). Nava americană participa la exerciții navale cu șase țări din Asia de Sud-Est. Începuse o nouă eră de dispute pentru Marea Chinei de Sud.³

În iulie 2010, națiunile ASEAN țineau cel de-al șaptesprezecelea Forum Regional, de această dată la Hanoi, găzduit de Vietnam. Cu câteva luni mai devreme, unii oficiali și strategii chinezi începuseră să descrie Marea Chinei de Sud drept un „interes de bază“. Acestea erau cuvinte extrem de semnificative, deoarece aceeași formulare era aplicată problemelor extrem de importante ale Tibetului și Taiwanului și puteau fi interpretate ca declarații de război. „Interes de bază“ a generat rezistență din partea Statelor Unite și a declanșat alarma pentru țările din Asia de Sud-Est. Înainte de întâlnire, mai mulți dintre ei, inclusiv Vietnamul, au îndemnat Statele Unite să spună ceva puternic pe această temă la reuniunea de la Hanoi. Și exact asta a intenționat să facă secretarul de stat Hillary Clinton.

În discursul său, Clinton a spus că, deși Statele Unite nu a ținut partea nimănui în chestiunile specifice suveranității, impasul ar fi trebuit rezolvat pe o bază multilaterală, păstrând „accesul neîngrădit“ la Marea Chinei de Sud. „Statele Unite, la fel ca orice națiune“, a spus ea, „au un interes național în libertatea de navigație, acces deschis la bunurile maritime comune ale Asiei și

respect pentru dreptul internațional în Marea Chinei de Sud.“ „Interesul național“ fusese „o frază atent aleasă“, după cum a declarat mai târziu Clinton, drept ripostă la „interesul de bază“ emis de Beijing.

Pe măsură ce Clinton se apropia de sfârșitul discursului, ministrul de externe al Chinei, Yang Jiechi, era, după cum a observat Clinton, „livid“. El a cerut o oră amânare și apoi s-a întors. Încă era furios.

Remarcile senatoarei Clinton, a declarat el în engleză, erau „practic un atac asupra Chinei“. Uitându-se direct spre aceasta, el a avertizat împotriva „imixtiunilor exterioare“. Nimeni nu „amenință pacea și stabilitatea regiunii“. Statele Unite, părea să spună, conspirau împotriva Chinei. Apoi, fixându-și ochii asupra ministrului de externe din Singapore, a îngânat: „China este o țară mare, iar alte țări sunt țări mici și acesta este doar un fapt“.

Yang și-a îndreptat apoi privirea direct spre ministrul de externe al Vietnamului, care era președintele reuniunii, și i-a spus: „Noi, socialiștii, trebuie să fim uniți“.

Ministrul de externe al Vietnamului nu a spus nimic. În sală era liniște. După ce s-a gândit mai bine, ministrul de externe a venit cu un răspuns diplomat. „Este timpul pentru prânz“, a spus el. „Să mergem la masă.“

Dar pe masă a rămas juxtapunerea tulburătoare a „intereselor“ – „interesele de bază“ ale Chinei *versus* „interesele naționale“ ale Statelor Unite.⁴

Capitolul 21

ROLUL ISTORIEI

Conflictul privind Marea Chinei de Sud este o chestiune complexă. Căci, după cum a remarcat eminentul diplomat din Singapore Tommy Koh, care a condus negocierile ONU privind dreptul mării: „Marea Chinei de Sud este despre lege, putere și resurse și despre istorie“. Într-adevăr, este o confruntare dezbatută de istorie.¹

Un simbol al pretențiilor istorice ale Chinei este amiralul Zheng He, cunoscut și sub numele de „Eunucul cu trei bijuterii“. A fost cel mai important amiral dintre numeroșii eunuci care au comandat flotele uriașe ale Chinei în secolul al XV-lea. Navele transportau o gamă largă de mărfuri chinezești și cea mai avansată tehnică de luptă de la acele vremuri – tunuri, ghiulele și rachete. Cele mai mari ambarcațiuni erau masivele „nave cu comori“, de zece ori mai mari decât corabia care, aproape un secol mai târziu, avea să-l ducă pe Cristofor Columb în Lumea Nouă.

Prima expediție a lui Zheng He, în 1405, a fost lansată pe mare cu o flotă de 317 corăbii, dintre care 60 erau navele cu comori. A mai condus încă șase expediții, fiecare durând doi sau trei ani, dintre care unele s-au îndreptat către Peninsula Arabică și chiar spre coasta de est a Africii. Pe tot parcursul a făcut comerț cu localnicii. A proiectat, de asemenea, puterea Chinei – în cuvintele lui Zheng He: „Arătând puterea transformatoare a virtuții imperiale“. Flotele lui Zheng He au adus înapoi nu numai o mare varietate de comori și produse, ci și conducători și ambasadori în China, pentru a-i prezenta personal un omagiu împăratului.

În 1433, într-o călătorie spre casă, Zheng He a murit. Marea forță navală nu a supraviețuit multă vreme după moartea sa. Birocrații confucianiști, marii rivali ai eunucilor, au susținut că flotele risipeau banii necesari pentru a rezista invaziei mongolilor. Au vrut să distrugă marina, pentru că o percepeau ca fiind baza puterii eunucilor. Călătoriile în străinătate au fost interzise. În cele din urmă, imensa flotă oceanică a Chinei a fost arsă. Eunucul cu trei bijuterii și călătoriile sale – precum și moștenirea sa – au fost șterse din istorie.²

Dar în timpurile moderne Zheng He a fost reînviat ca mare simbol al relației comerciale a Chinei cu Asia de Sud-Est și de Sud și drept „cea mai impozantă personalitate maritimă din istoria Chinei“. Amiralul a fost popularizat într-o miniserie foarte urmărită la televiziunea chineză. La 600 de ani de la prima călătorie

a lui Zheng He s-a deschis la Nanjing un muzeu dedicat lui în valoare de 50 de milioane de dolari. Este străjuit de o statuie impozantă a amiralului, mărturie a semnificației durabile a lui Zheng He pentru pretențiile istorice ale Chinei în Marea Chinei de Sud.³

În timp ce strategia maritimă a Chinei este modelată de cerințe economice și ambiții mari, Beijingul are, de asemenea, un motiv foarte precis – insula Taiwan. În 1996, temându-se că unul dintre cei mai importanți candidați la alegerile prezidențiale din Taiwan ar putea orienta insula către o declarație de „independență”, Beijingul a lansat teste de rachete și atacuri simulate în apele din apropierea Taiwanului, blocând efectiv porturile vestice ale acestuia. Președintele Clinton a răspuns trimițând două grupuri de avioane de luptă în strâmtoarea Taiwan, între Taiwan și continent, aparent pentru a evita „vremea rea”. Criza s-a potolit, dar lecția pentru Beijing a fost clară – importanța puterii maritime. Rezultatul a fost o nouă hotărâre de a construi o marină puternică pentru a se asigura că un astfel de moment nu va mai avea loc.⁴

Într-o dimineață senină de duminică, la sfârșitul lui august 2014, personalul naval chinez s-a adunat în portul Weihai. Nu se aflau acolo pentru a marca o victorie, motivul obișnuit al unei astfel de adunări, ci mai degrabă o înfrângere – înfrângerea Chinei în fața japonezilor în Primul Război Sino-Japonez din 1894–1895, care a inclus distrugerea flotei chineze la Weihai. Drept urmare, Japonia a câștigat controlul atât asupra Coreei, cât și asupra Taiwanului, iar Weihai a trecut sub control britanic – în ansamblu, un capitol deosebit de umilitor din „Secolul umilinței”.

În acea dimineață, crizanteme albe și trandafiri roșii au fost împrăștiați peste ape pentru a plânge pierderile Chinei în lupta pentru Weihai. Cel mai remarcabil vorbitor a fost amiralul Wu Shengli, pe atunci comandantul Marinei Armatei Populare de Eliberare a Poporului.

„Ascensiunea marilor națiuni este, de asemenea, ascensiunea marilor puteri maritime”, a spus Wu. „Istoria ne aduce aminte că o țară nu va prospera fără putere maritimă.” Secolul umilinței, a adăugat el, a fost rezultatul unei forțe navale insuficiente, pe care înfrângerea din urmă cu un secol o demonstrase. „Ceremonia ținută în fostele ape unde au avut loc conflicte este o modalitate de a ne aminti partea tragică a istoriei”, a spus el. Dar astăzi „marea nu este un obstacol; istoria umilinței naționale nu mai este, nu va mai reveni niciodată”.⁵

Căutând analogii pentru ceea ce ar putea fi dezlănțuit de concurența navală SUA–China, ne vom întoarce la exemplul din secolul XX al Capcanei lui Tucidide – cursa navală anglo-germană de dinainte de Primul Război Mondial – și consecințele tragice extinse care au decurs din aceasta. Căci cursa navală a fost o

competiție geostrategică definitivă în anii dinaintea Primului Război Mondial. A preocupat obsesiv atât Londra, cât și Berlinul. A alimentat suspiciuni cu privire la intenții și la programe care se alimentau singure, convingându-i pe oameni că, din ce în ce mai mult, războiul era inevitabil.

Această analogie este atât de îngrijorătoare, încât, în cartea sa despre China, Henry Kissinger încheie cu un epilog intitulat „Se repetă istoria?”, dedicat în totalitate acestei probleme. Cu toate acestea, concluzionează – cu o oarecare neliniște – că „analogiile istorice sunt, prin natura lor, inexacte”.⁶

Capitolul 22

PETROL ȘI APĂ?

Pentru China importurile înseamnă orice, de la minereu de fier din Brazilia la soia din Iowa și până la componente din Vietnam care vor fi asamblate în produse în China și vândute în lume. Dar, inevitabil, importurile înseamnă energie. Căci energia a stat la baza creșterii economice extraordinare a țării. Energia alimentează platforma globală de producție care este „atelierul lumii“. Venituri mai mari în China înseamnă mai multe construcții, mai multă infrastructură, mai multe mașini, mai multe călătorii cu avionul și consum de energie tot mai mare. În 2009, China a depășit Statele Unite și a devenit cel mai mare consumator de energie din lume; astăzi reprezintă singură aproape 25% din consumul mondial de energie. Cererea tot mai mare din China va continua să crească, dar rata va încetini, pe măsură ce serviciile și consumul intern vor avea o pondere din ce în ce mai mare în economie.

În ciuda dezvoltării surselor de energie nucleară și a surselor regenerabile de energie, 85% din energia Chinei provine astăzi din combustibili fosili. Structura economiei energetice a Chinei diferă de cea a Americii de Nord și a Europei; depinde în mare măsură de cărbune – aproape 60% din energia sa totală, comparativ cu doar 11% în Statele Unite. Petrolul este principala sursă de energie astăzi în Statele Unite – 37%. În China, jumătate din această valoare – 20%. Gazul natural reprezintă doar 6% din cererea totală, deși crește rapid, comparativ cu procentul de 32% în Statele Unite. Importurile de cărbune ale Chinei pot fluctua, dar practic cărbunele este o sursă internă sigură. Nu același lucru este valabil pentru petrol sau pentru gaze naturale; și asta face din geopolitica energetică o prioritate pentru Beijing.

Industria petrolieră chineză modernă are mai puțin de 60 de ani. Pentru guvernul comunist al lui Mao, întreruperea aprovizionării cu petrol în timpul Războiului din Coreea la începutul anilor 1950 și apoi ruptura ulterioară de „fratele său mai mare“, Uniunea Sovietică, a făcut din „autonomia“ privind petrolul o prioritate absolută. Acest lucru a devenit posibil în 1959, odată cu descoperirea, în Manciuria, a unui câmp gigantic de petrol numit Daqing – care înseamnă „Marea sărbătoare“. Până în anii 1980, industria națională a petrolului satisfacea nevoile națiunii și producea, de asemenea, un surplus de petrol care era exportat în principal în Japonia.¹

Dar creșterea economică a declanșat cererea internă de petrol, care a crescut, în cele din urmă, mai repede decât producția internă. În 1993, China a depășit o limită istorică – una care îi va modela perspectivele până în prezent. A devenit un importator net de petrol. De atunci a devenit din ce în ce mai dependentă de importuri.

În anii 2000, la Beijing s-a declanșat alarma cu privire la teama ca nivelul producției de petrol să nu fi atins apogeul, lumea să rămână fără petrol și motorul de creștere economică să nu-și piardă din putere. Îngrijorarea a crescut cu privire la posibilitatea unei concurențe brutale pentru resurse limitate, în special cu Statele Unite. Temeri similare erau de asemenea prezente și la Washington în acei ani.

În deceniul și jumătate de la intrarea sa în Organizația Mondială a Comerțului, în 2001, consumul de petrol din China a crescut de două ori și jumătate. În prezent este al optulea cel mai mare producător de petrol din lume, cu 3,8 milioane de barili pe zi. Dar cererea Chinei a depășit cu mult oferta internă. A devenit cel mai mare importator mondial de petrol: până la începutul lui 2020, 75% din cererea totală.

Îngrijorarea se referea nu doar la cantitatea de petrol, dar și de unde provine. China este cel mai important client pentru petrolul care iese din Golful Persic și prin strâmtoarea Ormuz. Marea Chinei de Sud este autostrada pentru importurile de petrol. Cele mai multe dintre acestea, fie din Orientul Mijlociu, fie din Africa, trec prin Malacca, strâmtoarea îngustă care face o buclă în Marea Chinei de Sud.

Acest fapt l-a determinat pe președintele de atunci, Hu Jintao, să avertizeze, la sfârșitul lui 2003, cu privire la ceea ce el a numit „Dilema Malacca” – riscurile care vin din dependența de acea strâmtoare. „Anumite puteri”, a avertizat el, ar fi putut perturba linia de alimentare cu petrol a Chinei. Avertismentul său a venit la câteva luni după invazia SUA în Irak. Beijingul nu prea credea că invazia ar fi putut fi despre ceva atât de abstract precum „democrația”. Trebuia să fie vorba despre ceva concret, și asta însemna petrol. Dacă Statele Unite au fost suficient de îngrijorate cu privire la accesul la petrol pentru a invada Irakul, atunci cu siguranță și China ar trebui să-și facă griji. Astfel, controlul asupra Mării Chinei de Sud a devenit o nouă prioritate, atât datorită importanței sale ca rută de tranzit, cât și datorită resurselor potențiale din subsolul marin.²

Aproximativ jumătate din transporturile petroliere din lume trec prin Marea Chinei de Sud, nu numai spre China, dar și către Japonia și Coreea de Sud. Pentru Japonia și Coreea de Sud, riscul posibil de perturbare ar veni din acțiunile Chinei. Cu toate acestea, pentru China există doar o singură „putere reală” – Statele Unite

și, în special, marina SUA. Strategii chinezi se concentrează asupra unui eventual scenariu de criză: Taiwanul amenință cu independența, iar China răspunde cu forță. Statele Unite, la rândul lor, răspund întrerupând transportul de petrol din Marea Chinei de Sud către China. Ce se va întâmpla în continuare – va escalada situația într-un mod imprevizibil? Iată deci o parte din raționamentul strategic al Beijingului pentru Harta Liniei celor nouă puncte și afirmarea suveranității asupra acestor ape.

Și acum, acel culoar maritim nu este doar ruta pentru petrol, ci și pentru gaze naturale. În mod tradițional, gazul natural a jucat doar un rol minor în mixul energetic al Chinei, dar a căpătat o nouă importanță.

În decembrie 2017, zilele din Beijing au fost neașteptat de senine, limpezi și de un albastru strălucitor, deși foarte reci, cu un vânt care parcă îți tăia fața. Obișnuita poluare nocivă din timpul iernii, care acoperea atât soarele, cât și munții din nord într-o perdea de smog, arzând ochii și provocând durere la respirație, dispăruse. Poluarea aerului este o problemă de sănătate și o povară pentru PIB-ul Chinei. Este, de asemenea, o puternică problemă socială și politică, iar guvernul a promis că va satisface cererea publicului de aer curat. Asta însemna distrugerea vechilor echipamente de ardere a cărbunelui din nord-estul Chinei, de unde vânturile de iarnă duceau poluarea până la Beijing. Dar iarna a fost mai rece decât se aștepta, lăsând regiunea fără energie și spitalele și instalațiile fără căldură. S-a transformat într-o criză națională. Singura soluție rapidă era să importe mai multe gaze naturale și, pe măsură ce s-a întâmplat asta, prețurile globale pentru GNL au crescut. Rezultatul în acea iarnă a fost nu numai o lipsă de căldură pe un frig teribil, ci și un deficit sever de gaze naturale.³

Beijingul a luat măsuri pentru a se asigura că acest lucru nu se va mai întâmpla. China are producție internă de gaze și exploatează gaze de șist. Importă gaz natural din conducte din Asia Centrală și acum, desigur, din Rusia, prin conducta Puterea Siberiei. În prezent, jumătate din importurile de gaze din China sunt sub formă de GNL. China va fi în curând cel mai mare importator de GNL. Dar GNL-ul trebuie să ajungă acolo și asta înseamnă că o mare parte trece prin Marea Chinei de Sud.

Dar cum rămâne cu posibilitatea că ar exista resurse de petrol și de gaze ce așteaptă să fie descoperite, adânc sub Marea Chinei de Sud?

Pe 2 mai 2014, o flotilă de remorchere de mare putere a remorcat o navă imensă de foraj chinezească în apele aflate la 222 de kilometri est de Vietnam și 333 de kilometri sud de insula Hainan din China. Cunoscută sub numele de *HD-981*, era o minune tehnologică în ceea ce privește mărimea și capacitățile – înaltă cât 40 de etaje, construită în 2011 cu un cost de un miliard de

dolari, capabilă să foreze la o adâncime de peste 3 000 de kilometri în subsolul marin. Instalația de foraj era însoțită de alte 80 de nave chineze, precum și de aeronave. Vietnamezii, surprinși, au denunțat sosirea *HD-981* și s-au năpustit cu peste 30 de nave pentru a contesta dreptul *HD-981* de a fi în acele ape, pe care și Vietnamul le revendica. China le-a retezat-o brusc, spunând că apele fac parte din „teritoriul său inerent“.

Apele din jurul platformei de foraj s-au transformat într-o cursă mortală de mașinuțe care se tamponează, pe măsură ce zeci de nave chineze și vietnameze s-au ciocnit reciproc, cu pierderea a cel puțin unei nave vietnameze. Chinezii au folosit tunuri de apă de mare putere pentru a îndepărta navele vietnameze, pe care Beijingul le-a descris drept „cele mai blânde măsuri pe care le putem lua când încercăm să ținem cealaltă parte la distanță“. Au izbucnit proteste în Vietnam, cu demonstrații de stradă, incendierea fabricilor chineze (și taiwaneze) și moartea mai multor cetățeni chinezi. Au fost evacuați rapid 7 000 de cetățeni chinezi.

Într-o noapte, pe la jumătatea lui iulie, la două luni și jumătate de la sosirea sa, *HD-981* a ridicat brusc ancora. Era rândul internetului chinez să izbucnească cu fervoare naționalistă, criticând guvernul pentru că se „înclinase“ la presiunea SUA. Oficialii au respins acuzația, spunând că *HD-981* își terminase activitatea și se grăbea pentru a evita sezonul taifunului. Chinezii și vietnamezii au fost suficient de zguduiți, încât, la sfârșitul lui 2014, ambele țări s-au angajat să evite „diplomația excesivă“, care, au spus ei folosind un eufemism, poate „declanșa volatilitatea în opinia publică“.

Impasul *HD-981* a fost unul dintre cele mai vizibile dintr-o serie de confruntări legate de explorarea petrolului și a gazelor și a drepturilor de pescuit care au continuat în Marea Chinei de Sud. În iulie 2019, compania rusă Rosneft, în parteneriat cu compania petrolieră de stat din Vietnam, efectua foraje în ceea ce Vietnamul descrie drept ZEE, când au apărut brusc mai multe nave chineze, care se deplasau înainte și înapoi în aceleași ape. Chinezii au insistat că apele disputate fac parte din ZEE-ul lor. Președintele Vietnamului, Nguyen Phu Trong, în timp ce solicita cumpătare, a declarat că Vietnamul „nu va face compromisuri niciodată“ cu privire la suveranitatea sa. Ministrul apărării din China a răspuns: „Nu vom permite să ni se ia nici măcar un centimetru de teritoriu pe care ni l-au lăsat strămoșii noștri“. În octombrie, navele chineze au ridicat ancora. Dar au făcut acest lucru numai după ce Rosneft și partenerul său din Vietnam au încheiat forajul.⁴

Dar vor fi perspectivele pentru Marea Chinei de Sud la înălțimea așteptărilor? Producția actuală din Marea Chinei de Sud este de aproximativ 900 000 de barili pe zi, ceea ce reprezintă mai puțin de 1% din consumul mondial în 2019. Dar cum rămâne cu

viitorul? Cea mai mare evaluare vine de la o sursă chineză care a estimat că mai sunt rezerve de 125 de miliarde de barili de descoperit – aproximativ aceeași dimensiune cu ale Irakului și Kuwaitului. Alte proiecții sunt mult mai mici. Administrația SUA pentru informații energetice estimează aproximativ 12 miliarde de barili de petrol nedescoperit, ceea ce corespunde estimărilor companiilor internaționale de petrol.

De asemenea, se crede că, cel mai probabil, descoperirile vor fi mai aproape de țărmuri și doar o cincime vor fi în apele contestate. Se estimează că zona centrală și controversată a Mării Chinei de Sud are un potențial mai mic din cauza stratului subțire de sedimente și a unei presiuni insuficiente. Mai mult, adâncimea considerabilă a mării și lipsa infrastructurii ar crește costul exploatării oricăror resurse. În orice caz, se crede că nu petrolul, ci gazul natural reprezintă volumul cel mai mare al descoperirilor.

Desigur, așa cum spunea un renumit prospector american la începutul secolului XX: „Doar Dr. Drill (Doctorul Foraj) știe cu siguranță”. Continuarea explorării va oferi mai multă claritate asupra resursei reale. În acest moment, pe baza informațiilor actuale, noi descoperiri ar fi semnificative pentru țările din jurul Mării Chinei de Sud și pentru companiile implicate, dar nu ar fi semnificative în echilibrul petrolier global. Descoperirile de gaze naturale ar putea fi mai mari, dar ar avea un cost mai ridicat și ar trebui să concureze cu fluxurile în creștere de GNL și de gaze din conducte.

Pentru Beijing, cum a spus premierul din Singapore Lee Hsien Loong, Marea Chinei de Sud, precum și strâmtoarea Malacca „trebuie menținute deschise pentru a proteja securitatea energetică a Chinei”. Ceea ce contează cu adevărat pentru securitatea energetică a Chinei nu sunt resursele nedovedite care se pot afla adânc în subsolul marin, mult sub coridoarele maritime, ci mai degrabă rutele maritime și ceea ce le traversează.⁵

Capitolul 23

NOILE CORĂBII CU COMORI ALE CHINEI

Disputa privind Marea Chinei de Sud se referă și la comerțul în sine.

Modul în care a avut loc creșterea economică extraordinară a Chinei este rezultatul mai multor factori. Dar nu s-ar fi întâmplat fără revoluția care a izbucnit în portul american Newark, New Jersey, o revoluție în transportul maritim care va schimba harta comerțului global și se va dovedi transformatoare pentru economia mondială – și pentru China.

Revoluția a fost provocată de cineva în mare parte necunoscut în China și chiar în restul lumii – un antreprenor dintr-un orașel din Carolina de Nord cunoscut cândva sub numele de Shoe Heel. Totuși Malcom McLean, cunoscut și ca „O idee pe minut” McLean, este una dintre cele mai importante figuri din istoria transporturilor.

Începând cu o companie mică de camioane, pe care a transformat-o într-o afacere importantă, McLean a declanșat revoluția containerelor în transportul maritim mondial, fundamentul economiei globale actuale. Un container nu are nimic deosebit; este o cutie de oțel care poate avea șase sau 12 metri lungime și doi metri și jumătate sau aproape trei înălțime. Așa cum scria cineva: „Nu are motor, nici roți, nici pânze; nu-i fascinează pe cei pasionați de nave, trenuri și avioane, pe marinari ori pe piloți”. Este doar o cutie metalică. Dar a eliminat distanța din ecuația economică reducând costurile de transport la o fracțiune din ceea ce fuseseră, prin accelerarea încărcării și a descărcării navelor și prin facilitarea mutării containerelor între nave și camioane sau trenuri. Prin asta, a transformat producția într-o afacere globală mai degrabă decât locală sau regională. Fără „această inovație banală”, scria teoreticianul în domeniul afacerilor Peter Drucker, „expansiunea extraordinară a comerțului mondial – cea mai rapidă creștere a oricărei activități economice majore înregistrate vreodată – nu ar fi putut avea loc”.¹

McLean nu fusese niciodată pe o navă. Voia doar să taie costurile și să economisească câțiva dolari mutându-și camioanele de pe coasta de est până în Texas. Ideea i-a venit când a trebuit să aștepte în camioneta sa, în timp ce docherii „mutau încărcătura cu multă trudă bucată cu bucată”. Pe măsură ce frustrarea lui creștea, s-a întrebat: de ce să nu ridicăm tot corpul camionului dintr-o

singură mișcare și să-l transportăm pe distanțe mai mari cu vaporul?

Pe 26 aprilie 1956, macaralele din portul Newark, New Jersey, au ridicat 58 de camioane, minus roțile și cabinele, și le-au încărcat într-un petrolier din cel de-al Doilea Război Mondial cu destinația Texas. „Suntem convinși că am găsit o modalitate de a combina economia transportului pe apă cu viteza și flexibilitatea transportului pe uscat“, a anunțat McLean. Așa a pornit totul. Pe la începutul anilor 1960, containerele deveneau o adevărată afacere, cu McLean și compania sa în frunte. Încărcăturile nu mai trebuiau împărțite în cutii, lăzi și saci și cărate de colo colo de o grămadă de hamali, activitate ce dura multe zile în port și creștea substanțial costurile. În schimb, ambalate în containere, acestea puteau fi ridicate de macarale, cu operatorul sus într-o cabină, și mutate de pe țărm pe vapor. Lumea docherilor descrisă cu doar câțiva ani mai devreme în filmul din 1954 *Pe chei* era pe ducă.

În 1965 au început să opereze primele portcontainere programate în mod regulat între Statele Unite și Europa. Dar McLean pusese ochii pe Asia, începând cu aprovizionarea trupelor americane în Vietnam. Din acest moment a început containerizarea în Oceanul Pacific.

Următorul său pas a fost să devieze navele pe drumul de întoarcere din Vietnam, acum fără încărcătură, către Japonia, pentru a ridica containere pline cu mărfuri ieftine destinate clienților americani. Producătorii „tigrilor“ asiatici – Coreea de Sud, Taiwan, Hong Kong și Singapore – i-au urmat exemplul. Răspândirea acestei inovații, precum și rețelele și sistemul care au implementat-o, au fost cele care au integrat Asia de Est în economia mondială.²

În 1980, anul în care Deng și-a început reformele, McLean a inițiat primul serviciu de transport de mărfuri în containere către China. Doi ani mai târziu, compania de stat China Ocean Shipping Company a lansat serviciul de transport al mărfurilor în containere pe coasta de vest a Statelor Unite. Creșterea economică rapidă a Chinei nu ar fi fost posibilă fără flotele de containere care să-i transporte bunurile pe piețele globale cu un cost suplimentar foarte mic. Acest lucru era valabil atât pentru bunurile fabricate în China, cât și pentru lanțurile de aprovizionare pentru care aceasta era centru.

Șapte dintre primele zece porturi de containere din lume sunt, de asemenea, din China – cel mai mare fiind Shanghai –, iar China acoperă în mod normal peste 40% din transporturile cu containere din lume. La rândul său, comerțul reprezintă aproape 40% din PIB-ul Chinei, ceea ce face ca fluxul de exporturi către exterior și fluxul de petrol și alte mărfuri spre interior, să fie esențiale pentru creșterea economică și, într-adevăr, fundamentele stabilității

politice și sociale. Containerizarea a devenit baza comerțului global. Cu toate acestea, întreaga amploare a dependenței atât a Chinei, cât și a lumii de transportul cu containere – și lanțurile de aprovizionare care se bazează pe acesta – au devenit cu adevărat evidente abia când coronavirusul a oprit temporar o mare parte a comerțului mondial în 2020.

McLean a murit în 2001. În ziua înmormântării sale, industria de transport maritim l-a onorat; în întreaga lume, portcontainerele au sunat sirenele în semn de recunoștință pentru omul care realizase atâtea lucruri pentru a uni economia globală. În necrologul său, *Journal of Commerce* a numit containerizarea „cea mai importantă evoluție în transportul maritim de la trecerea de la corăbiile cu vele la vapoarele cu aburi”.³

Pentru China, aceste portcontainere sunt „corăbiile cu comori” din secolul XXI, adevărații descendenți ai mării flote din secolul al XV-lea a lui Zheng He. Acestea sunt navele care au dus economia Chinei în poziția sa actuală în economia globală și în comerțul mondial.

Capitolul 24

TESTUL PRUDENȚEI

Marea Chinei de Sud poate fi despre petrol și despre gaze naturale și despre fluxuri comerciale. Cu toate acestea, după cum afirmă Institutul Internațional pentru Studii Strategice, „disputele maritime din Marea Chinei de Sud sunt în esență despre politica puterilor“. Din punct de vedere strategic, este una dintre cele mai controversate probleme dintre China și Statele Unite. Purtătorii de cuvânt chinezi descriu frecvent America ca încercând să „înfrâneze“ și „să încercuiască“ o China „în ascensiune“. Pentru Statele Unite, este vorba despre libertatea mărilor și relațiile cu țările din Asia de Sud-Est. De la cel de-al Doilea Război Mondial, Statele Unite au fost garantul rutelor maritime deschise care stau la baza stabilității globale și a economiei mondiale în valoare de 90 de miliarde de dolari. Și tocmai pe acele rute maritime a prosperat China.¹

Relația grupului G2 – între „puterea în ascensiune“ și „puterea dominantă“ – a devenit mai complexă pe măsură ce echilibrul s-a schimbat între cele două țări – și economiile din restul Asiei au devenit din ce în ce mai integrate cu economia Chinei. După cum s-a exprimat un diplomat din Singapore: „China va avea o importanță din ce în ce mai mare în viața noastră economică. China creează noi realități, construind o rețea de interese economice – comerț, investiții, infrastructură – care se extinde din sud-vestul până în sud-estul Asiei, integrând-o într-o singură sferă economică“.²

Xi Jinping aparține unei noi generații – primul lider chinez născut după al Doilea Război Mondial. Tatăl său, un veteran al revoluției, ajunsese la rangul de vicepremier, înainte de a fi epurat și întemnițat. Într-o carte apărută la editura chineză Foreign Language Press, scrie că după ce tatăl lui Xi a fost „nedreptățit și dezonorat, Xi a trăit vremuri grele. În timpul Revoluției Culturale, el a fost supus umilirii publice și foametei, a trăit fără adăpost și o dată chiar a fost privat de libertate.“ Apoi a fost trimis ca „tânăr (re)educat“ în mediul rural, unde a muncit șapte ani. O vreme a locuit într-o peșteră și a dormit pe un „pat de pământ“, apoi într-o tabără de lucru. „Viața era foarte grea“, a spus el. L-a și călit. După Revoluția Culturală a mers la universitate și apoi s-a ridicat în funcții guvernamentale și de partid, devenind membru al Biroului Politic în 2007 și afirmându-se ca viitor lider. Pentru Xi, Partidul

Comunist este esențial și central, principiul de organizare definitoriu pentru ascensiunea Chinei, iar disciplina și controlul său sunt esențiale.³

În noiembrie 2012, la câteva zile după ce a devenit lider al partidului, Xi a condus noul Birou Politic într-o excursie foarte scurtă – dincolo de Piața Tiananmen până la Muzeul Național al Chinei. Trecând pe lângă nenumăratele comori din istoria de 5 000 de ani a Chinei, el s-a oprit la un exponat numit „Drumul spre întinerire“, ce înfățișa suferința și umilința pe care China le suferise din cauza imperialiștilor, și drumul său spre renaștere sub Partidul Comunist.

„Acum, toată lumea discută despre visul chinez“, a spus el în fața exponatului. „Conștientizarea mării renașteri a chinezilor, cred eu, este cel mai mare vis al națiunii chineze din vremurile moderne.“⁴

În 2013, Xi a devenit președinte. În anii care au urmat, el a lansat ceea ce s-a numit „a treia revoluție“ a Chinei, după revoluțiile lui Mao și Deng. Aceasta vizează o nouă eră a modernizării care ar ridica economia în lanțul valoric și ar crea „o societate moderat prosperă“. El a reafirmat primatul Partidului Comunist și rolul dominant al statului în economie, a inițiat o campanie masivă anticorupție, a promovat un rol de putere mai asertiv pentru China pe scena mondială, a dezvoltat flota și forța aeriană și a dominat internetul. În 2018, Congresul Național al Poporului l-a făcut președinte pe viață, încălcând tradiția post-Deng a limitelor de mandat pentru președinți. Congresul a ridicat, de asemenea, „Gândirea Xi Jinping“ la nivelul „Gândirii Mao Zedong“ și „Gândirii Deng Xiaoping“.

La rândul său, Xi a declarat că acum China „este mândră și de neclintit“. El a evocat un „vânt puternic din răsărit“ care va purta China mai departe. Și, cu un mesaj despre care a spus că se adresează celor „care sunt obișnuiți să-i amenințe pe alții“ și referindu-se în mod clar la Marea Chinei de Sud, a declarat: „Este absolut imposibil de dislocat chiar și un singur centimetru din teritoriul mării noastre țări“. Această hotărâre va fi susținută, a spus el, printr-o concentrare militară care vizează o „forță armată de clasă mondială“ și ceea ce el a numit „un sistem modern de luptă cu caracteristici distincte chinezești“.⁵

Incidentele și ciocnirile la limită au continuat în Marea Chinei de Sud între navele chineze și navele marinei americane care efectuează „misiuni de patrulare pentru libertatea navigației“, inclusiv în octombrie 2019, când un distrugător chinez s-a apropiat la o distanță de 45 de metri de un distrugător american, forțându-l să-și „tragă frâna“. Alte națiuni – Japonia, Australia și cele europene – efectuează patrulare similare în acele ape. Jocul periculos al hărților are loc și în spațiul aerian de deasupra Mării Chinei de

Sud. Într-unul dintre cazuri, două avioane chineze s-au apropiat la o jumătate de metru de un avion american. În altul, un avion american de supraveghere care zbura peste insulele Spratly (pe care chinezii le numesc insulele Nansha) a primit șase avertismente diferite prin radio.

„Mesaj pentru avionul militar american“, au transmis soldații chinezi. „China are suveranitate asupra insulelor Nansha și a apelor adiacente. Părăsiți zona imediat și nu vă apropiați, pentru a evita orice neînțelegere.“

„Acesta este un avion al Marinei Statelor Unite, imun la suveranitate, care desfășoară activități militare legale dincolo de spațiul aerian național al oricărui stat de coastă“, a răspuns un pilot american, citind un bilet formulat cu grijă. „În exercitarea drepturilor garantate de legislația internațională, acționez ținând seama de drepturile și de obligațiile tuturor statelor.“

La scurt timp după incident, ziarul chinez *Global Times* i-a lăudat pe piloții chinezi pentru că apăraseră teritoriul Chinei.⁶

Ca răspuns la competiția tot mai mare, Statele Unite au introdus noua lor hartă pentru întreaga regiune – ceea ce secretarul de stat Mike Pompeo a numit „harta Indo-Pacificului“, care plasează ferm India în regiune ca o contrapondere majoră pentru China. „Să nu interpretați greșit“, a spus Pompeo, „Indo-Pacificul, care se întinde de la coasta de vest a Statelor Unite până la coasta de vest a Indiei, este o regiune de mare importanță pentru politica externă americană“ și „joacă un rol important în viitorul economic internațional al Americii.“ Statele Unite, a adăugat el, „se vor opune oricărei țări“ care caută „să-și impună dominația în Indo-Pacific“.

În sprijinul acestui lucru, bugetul SUA pentru apărare pentru 2019 a identificat ceea ce a numit „activitățile militare și coercitive“ ale Chinei în Marea Chinei de Sud drept una dintre prioritățile de top ale Pentagonului și argumentul pentru creșterea cheltuielilor militare.⁷

Disputa pentru marea chineii de sud și rivalitatea SUA–China creează dileme pentru țările care fac parte din Asociația Națiunilor din Asia de Sud-Est – ASEAN. Aceasta a fost fondată în 1974, spre sfârșitul Războiului din Vietnam. „Era o perioadă foarte întunecată“, își amintea ambasadorul singaporez Tommy Koh. Cu Statele Unite pe cale să se retragă din Vietnam, s-a răspândit teama că întreaga regiune va cădea în mâinile revoluției comuniste. Însă evenimentele nu s-au soluționat deloc așa și astăzi Vietnamul comunist se integrează în economia de piață globală. Spre deosebire de Uniunea Europeană, cele zece țări care alcătuiesc ASEAN³ au sisteme politice extrem de diferite. Dar devin o comunitate

economică din ce în ce mai conectată, formată din 600 de milioane de oameni.⁸

Țările se confruntă cu provocări continue de echilibrare și apoi de reechilibrare. „Asia de Sud-Est este integrată în termeni de securitate cu Statele Unite, dar în termeni economici, cu China“, declara Chan Heng Chee, fost ambasador al statului Singapore în Statele Unite. Mai mult, mesajul chinez, repetat de multe ori celorlalte țări cu linii de coastă la Marea Chinei de Sud, vrea să spună: „Suntem o realitate geografică. Alianța cu SUA este un concept geopolitic.“⁹

Țările ASEAN sunt din ce în ce mai integrate în sistemul Chinei în ceea ce privește schimburile comerciale. În 2005, comerțul SUA cu ASEAN a fost cu 50% mai mare decât cel al Chinei. Astăzi este invers: comerțul ASEAN cu China este cu 50% mai mare decât cel cu Statele Unite. Dar, în același timp, țările ASEAN încearcă, de asemenea, să consolideze relațiile de securitate cu Statele Unite ca fiind „singura contrapondere realistă“ pentru a-și asigura independența de acțiune în regiune.¹⁰

Cursa pentru înarmare a Chinei a determinat alte țări din regiune – ASEAN, precum și Japonia și Australia – să cheltuiască sume tot mai mari pe arme. După cum a observat cândva fostul prim-ministru australian Kevin Rudd: „Este la fel de clar ca lumina zilei că există o dezvoltare militară și navală semnificativă în regiunea Asia-Pacific, aceasta este o realitate“. Câteva dintre țările ASEAN au o altă îngrijorare – o „America distrasă, incapabilă să se concentreze asupra problemelor geostrategice“, conform spuselor unui strateg singaporez. Există un alt tip de risc. După cum se întreba un observator: urmează să fie națiunile din Asia de Sud-Est și China și Statele Unite supuse riscului de „comportament agresiv“ al unor comandanți „care scapă de sub control“ și „care ar putea avea consecințe cumplite“?¹¹

China a beneficiat din plin de pe urma unei economii mondiale deschise și a fluxului liber al comerțului pe oceanele lumii, pe care SUA le-a susținut, iar obiectivele sale de creștere sunt mult mai susceptibile să fie atinse într-o lume stabilă și pașnică decât într-una măcinată de confruntări și perturbată de conflicte.

Unele măsuri ar putea scădea riscurile din Marea Chinei de Sud. Țările ASEAN și China negociază un cod de conduită pentru a reduce tensiunile din regiune. Dar unul dintre punctele sensibile este propunerea Chinei care i-ar oferi drept de veto asupra altor țări ce desfășoară exerciții militare cu Statele Unite.

Un dialog mult mai aprofundat între armate și o transparență mai mare cu privire la programe ar putea contribui la atenuarea „neîncrederii strategice“ în creștere și a incertitudinii cu privire la problema critică, dar adesea tulbure referitoare la intenții. S-a realizat un pas în această direcție prin intermediul a două măsuri de

consolidare a încrederii. În 2014, Statele Unite și China au fost de acord să se alerteze reciproc cu privire la exercițiile militare majore din regiune și au adoptat „reguli de comportament” pentru gestionarea confruntărilor cu forțele navale și aeriene. Temperarea pasiunilor naționalismului populist în țările care se învecinează cu marea le-ar oferi guvernelor mai multă flexibilitate pentru a rezolva divergențele. Un lucru important de clarificat ar fi modul în care să fie tratate „formațiunile geologice” și „drepturile” acestor țări în apele adiacente ale acestor „formațiuni”. O altă problemă, una dintre cele mai supărătoare, este înțelegerea statutului juridic al zonelor economice exclusive.

Sau poate varianta optimă, date fiind circumstanțele – ca o adaptare a doctrinei DRA (distrugere reciprocă asigurată) în războiul nuclear dintre SUA și Uniunea Sovietică în anii Războiului Rece – ar putea fi „ARA”, „ambiguitate reciprocă asigurată”. Însă încercarea de a aborda problemele într-un cadru multilateral, cu un rol critic pentru ASEAN, ar contribui la modelarea convingerii că problema din Marea Chinei de Sud este, în esență, o confruntare între China și Statele Unite.¹²

În ceea ce privește energia, conflictul națiunilor poate fi redus de recunoașterea faptului că este puțin probabil ca apele offshore ale Mării Chinei de Sud să fie un alt Golf Persic în ceea ce privește aprovizionarea și că cea mai importantă contribuție la securitatea energetică este trecerea în condiții de siguranță a petrolierelor prin apele sale.

Pentru Japonia și Coreea de Sud, care depind de asemenea extrem de mult de Marea Chinei de Sud ca rută de acces pentru o mare parte din exporturile și din importurile lor, controlul exercitat de China asupra acesteia ar fi considerat o potențială amenințare majoră. Așa cum a spus fostul ministru japonez de externe Yoriko Kawaguchi extrem de direct: „Culoarele maritime sunt importante pentru Japonia”.

Aceste două națiuni ar deveni din ce în ce mai alarmate, în cuvintele unui amiral japonez aflat la pensie, de „ambitia unilaterală a Chinei de a monopoliza toată Marea Chinei de Sud” și de a obține „controlul majorității căilor maritime de comunicații” și „sprijinul” Japoniei și al Coreei. Cu toate acestea, atât Japonia, cât și Coreea de Sud sunt din ce în ce mai interconectate cu China. Exporturile Japoniei către China sunt aproximativ egale cu cele către Statele Unite – aproximativ 20% în fiecare caz din exporturile totale. Coreea este mai dependentă – 27% din exporturile sale se îndreaptă către China, spre deosebire de 12% către Statele Unite.¹³

Între puterile din grupul G2, interdependența este extinsă: General Motors vinde mai multe mașini în China decât în Statele Unite. Înainte de războiul comercial al lui Trump, până la 60% din exporturile de soia din SUA mergeau către China, iar Apple vindea

telefoane iPhone în valoare de 40 de miliarde de dolari pe an. De asemenea, era de așteptat ca China să devină cea mai mare piață pentru GNL din SUA.

Cu toate acestea, nu lipsesc problemele economice acute și care provoacă discordie între cele două țări – drepturi de proprietate intelectuală și furtul intelectual; cerința ca firmele americane să aibă întreprinderi comune în China; subvenții ascunse; intruziune cibernetică. Și, da, războaie comerciale.

Când Donald Trump a devenit președinte, a schimbat lucrurile. China nu mai era, în viziunea administrației sale, un partener economic, fie el și dificil. Acum era un adversar economic, precum și un rival strategic. Consensul OMC a zburat pe fereastră. Trump a denunțat acordul OMC din 2001 drept „cel mai mare furt de locuri de muncă din istorie”. Odată ajuns la Casa Albă, el a declarat: „Războaiele comerciale sunt benefice și ușor de câștigat”, deși nu a indicat pe care le avea în minte. Cele din anii 1930 nu s-au dovedit nici bune, nici ușor de câștigat și s-au încheiat prost pentru toți cei implicați.¹⁴

Războiul comercial face parte dintr-o schimbare izbitoare a abordării generale a Statelor Unite. Strategia de securitate națională a administrației Trump a reprezentat o ruptură bruscă față de poziția celor cinci președinți anteriori. Aceștia și administrațiile lor nu au ezitat să critice China cu privire la o serie de probleme majore. Dar toți au căutat să sublinieze „angajamentul” și potențialul pozitiv: „relații de cooperare” (Reagan); colaborare pentru a contribui la „stabilitatea regională și la echilibrul global” (George H.W. Bush); „angajament mai amplu” (Clinton); „o relație constructivă cu o China în schimbare” și „parte interesată responsabilă” (George W. Bush); „aprofundarea cooperării” (Obama).¹⁵

Strategia de securitate națională a lui Trump aruncă pe fereastră „angajamentul” și consensul OMC. Aceasta plasează China drept un rival geopolitic profund amenințător și în fruntea „adversarilor” Americii. Este o putere „revizionistă” (împreună cu Rusia) care încearcă „să modeleze o lume antitetică intereselor și valorilor noastre”.¹⁶

Departamentul Apărării a dezvoltat ulterior Strategia Națională de Apărare, conform căreia „China este un competitor strategic care practică o economie agresivă pentru a-și intimida vecinii, în timp ce militarizează formațiuni în Marea Chinei de Sud”.¹⁷

Limbajul evidențiază o trecere fundamentală de la două decenii de „război împotriva terorii” la o nouă eră strategică – rivalitatea cu Rusia și, într-o măsură mai mare, cu China. După cum s-a exprimat secretarul pentru apărare, Mark Esper: „China numărul

unu, Rusia numărul doi“. Deoarece, conform percepției, China este cea care încearcă să „disloce“ Statele Unite din poziția sa globală și să dezvolte capacitățile de a face acest lucru. Timp de două decenii, din acest punct de vedere, Statele Unite au fost atât neatente, cât și distrase și induse în eroare de intrarea Chinei în Organizația Mondială a Comerțului, în 2001. „Dacă aș fi un strateg chinez“, a spus un înalt oficial al Pentagonului, „singurul lucru pe care l-aș regreta ar fi că nu am ținut Statele Unite adormite mai mult timp.“¹⁸

Într-un discurs din octombrie 2018, vicepreședintele Mike Pence a explicat noua perspectivă. China, spunea el, „a pus la cale furtul tehnologiei americane“ și a construit „un stat polițienesc fără egal“ și „un sistem orwellian“. China încearcă „să erodeze avantajele militare ale Americii“ și „să excludă Statele Unite ale Americii din Pacificul de Vest“. Dar, a adăugat Pence, „nu ne vom lăsa intimidați“. În ceea ce de altfel este un Washington profund divizat și partizan, remarcile lui Pence reflectă ceea ce a devenit un consens răspândit în rândul liniilor de partid, așa cum s-a dovedit evident în campania prezidențială din 2020.¹⁹

China a răspuns cu propria Carte Albă: „Apărarea Națională a Chinei în noua eră“. Deși mai moderată în unele părți – vorbea despre zone de cooperare între China și Statele Unite, inclusiv forțele armate ale amândurora –, definea și „noua eră“ ca fiind una de „con competiție strategică“ a marilor puteri. În versiunea chineză, vina aparținea „hegemonismului în creștere al Americii, politiciii de putere, unilateralismului“. Statele Unite, susținea Cartea, urmăresc „o supremație militară absolută“ și au „subminat securitatea strategică globală“. Asia-Pacific „a devenit un punct central al concurenței țărilor importante“, deoarece „țările din afara regiunii“ – adică Statele Unite – „intră ilegal în apele teritoriale ale Chinei și în apele și în spațiul aerian din apropierea insulelor și recifelor Chinei, subminând securitatea națională a Chinei“. China, declara aceasta, va rezista tuturor amenințărilor la adresa poziției sale. Cartea Albă continua prin a da vina pe „forțele externe“ – din nou, Statele Unite – pentru că au alimentat mișcarea de independență taiwaneză. Doar pentru a clarifica ceea ce era deja foarte clar, colonelul Wu Qian, în prezentarea Cărții Albe la Beijing, a declarat că, în cazul unui pas către independența taiwaneză, Armata Populară de Eliberare este „pregătită să meargă la război“.²⁰

Atât Cartea Albă chineză, cât și două ziare americane, a observat solemn un analist, oferă „un avertisment clar cu privire la o rivalitate strategică între o superputere existentă și una emergentă“ – o rivalitate „care va modela viitorul atât al Chinei, cât și al SUA în deceniile următoare“. În instituțiile de securitate

națională ale ambelor națiuni, fiecare parte se concentrează asupra celeilalte ca viitor inamic.²¹

Resentimentele permanente privind coronavirusul și originile sale în Wuhan au înrăutățit relațiile. Și apoi, în mai 2020, după luni de demonstrații în Hong Kong, unele violente, Beijingul și-a impus legile și sistemele de securitate asupra semiautonomului Hong Kong. China abrogă conceptul de „o țară, două sisteme“, care fusese principiul de guvernare de la predarea britanică a Hong Kongului către China, în 1997. Beijingul a afirmat că aceasta este o chestiune pur „internă“. Reacția internațională a fost puternică. Întâmplător, aproape exact în același timp, Casa Albă a publicat o nouă strategie privind China. „Beijingul“, spunea aceasta, „încearcă să transforme ordinea internațională pentru a se alinia cu interesele și ideologia partidului comunist“. Ca răspuns, administrația a adoptat „o abordare competitivă“, care include „o toleranță mai mare la fricțiuni în planul relațiilor bilaterale“, fricțiuni ce vor continua să crească.

La baza războiului comercial este o îngrijorare profundă privind „tehnologiile viitorului“. O cursă de înarmare privind înalta tehnologie este deja în desfășurare, condusă de concurența pentru supremație în domeniul inteligenței artificiale.

Strategia „Made in China“ din 2025 a Beijingului, enunțată în 2017, își propune să transforme China în lider în zece industrii de înaltă tehnologie. Chinezii subliniază faptul că venitul lor pe cap de locuitor este doar de aproximativ o șesime din cel al Statelor Unite și că trebuie să crească în lanțul valoric pentru a evita stagnarea în „capcana venitului mediu“. Scopul este, de asemenea, de „a ajunge din urmă“ Statele Unite. În discursul său, Pence a replicat că partidul comunist din China ar putea ajunge să „controleze 90% din cele mai avansate industrii din lume“, ceea ce i-ar permite „să controleze coloana vertebrală a economiei secolului XXI“.²²

Bătălia privind tehnologia a început deja în ceea ce privește conexiunea 5G și, mai exact, compania chineză Huawei. Cea mai mare companie de telecomunicații din lume și în fruntea tehnologiei 5G – a cincea generație de tehnologie a rețelelor celulare – Huawei a devenit unul dintre marii campioni naționali ai Chinei, un simbol al priceperii sale tehnice și comerciale. Washingtonul susține că tehnologia Huawei oferă guvernului chinez o porțiță care permite supravegherea și face posibilă manipularea, iar compania este conectată în secret cu guvernul și cu partidul comunist. A interzis accesul companiei Huawei la rețelele de telecomunicații din SUA și încearcă să convingă și alte țări să facă același lucru. Într-adevăr, într-o manieră ce amintește de navele de luptă britanice și germane dinaintea Primului Război

Mondial, celularul de generația a cincea – 5G – împreună cu Huawei au devenit în această eră întruchiparea noii rivalități.

Pe fondul tensiunilor tot mai mari, un avertisment cu privire la pericolele „animozității reciproce și beneficiilor inegale” a venit din partea lui Robert Zoellick, care, în 2005, în calitate de secretar adjunct de stat, prezentase inițial conceptul de China ca „parte interesată responsabilă”. Un deceniu și jumătate mai târziu, Zoellick a atras atenția asupra faptului că termenul „parte interesată” din titlul discursului său era urmat de un semn de întrebare. Nimic nu era sigur. Dar, a spus Zoellick, chiar și cu toate tensiunile evidente, China se angajase, de fapt, în mai multe moduri în sistemul internațional creat de Statele Unite, de Europa de Vest și de Japonia. Dar acum, a adăugat el, Statele Unite împingeau China „să-și promoveze propriul sistem paralel, separat, cu reguli foarte diferite”. Și acest lucru ar putea fi foarte costisitor, atât din punct de vedere economic, cât și politic.²³

Interdependența economică a constituit elementul de stabilitate pentru rivalitatea militară și strategică, dar acel echilibru pare a fi în pericol de a fi aruncat peste bord în Marea Chinei de Sud, împreună cu atitudinea mai cooperantă care a venit cu el. Această nouă instabilitate în relația economică crește riscul ca „accidentul”, confruntarea sau ciocnirea să nu fie gestionate și ținute sub control.

Este evident faptul că nici Statele Unite, nici China nu „pleacă” nicăieri. În timp ce tensiunile cresc, cele două țări sunt legate împreună pe aceeași planetă. Deși este puțin probabil să ajungă la o înțelegere, aplicarea unor soluții practice, dar și prudența, pot contribui la atenuarea riscurilor. Mai bine asta, s-ar părea, decât să trebuiască să preia din hărțile marinarilor și să aplice legenda „Zonă periculoasă” noilor hărți geopolitice ale secolului XXI.

²³ Cele zece țări membre ale ASEAN sunt Brunei, Cambodgia, Indonezia, Laos, Malaysia, Myanmar, Filipine, Singapore, Thailanda și Vietnam.

Capitolul 25

NOUL DRUM AL MĂTĂSII

Nursultan, fosta Astana, capitala Kazahstanului, țară din Asia Centrală, este un oraș parțial nou. În vremurile sovietice, orașul vechi, doborât de iernile aspre și de vânturile cumplite care bat din Siberia, mai avea un nume – Țelinograd. A rămas pur și simplu un loc izolat, până a fost ales drept noua capitală a noului stat independent Kazahstan.

Astăzi, orașul este, în zonele noi, o metropolă strălucitoare și futuristă, cu clădiri înalte proiectate de arhitecți de renume mondial – toate acestea fiind posibile datorită creșterii veniturilor din petrol care au curs în Kazahstan de când acesta a devenit independent, în 1991. Dintre toate țările din Asia Centrală, Kazahstanul a muncit cel mai mult pentru a se integra în economia globală. A înființat Centrul Financiar Internațional Astana, guvernat de dreptul comercial britanic, pentru a fi centrul financiar al Asiei Centrale. Kazahstanul deține, de asemenea, cea mai mare cantitate de petrol dintre republicile din Asia Centrală și, ca urmare, este cel mai bogat stat din zonă.

În 2013, președintele chinez Xi Jinping a venit în oraș pentru a susține un important discurs la Universitatea Nazarbaiev. Ca parte a misiunii universității de a conecta Kazahstanul cu restul lumii, toate cursurile sunt predate în limba engleză. În discursul său, Xi a dezvăluit noua hartă a Chinei pentru economia mondială – „One Belt One Road” („O centură, un drum”), în care China, cunoscută istoric sub numele de „Regatul Mijlociu”, va deveni centrul unei economii mondiale redefinite. Programul va conecta China cu întreaga „Eurasie” – continentele Europei și Asiei văzute ca o singură entitate vastă – prin infrastructură, energie, investiții, comunicații, politică și cultură. Ulterior, tărâmul pe care Xi l-a identificat va fi lărgit pentru a include Orientul Mijlociu și Africa. China va fi motorul dezvoltării, partenerul preferat, finanțatorul principal, promotorul și marele strateg.

În acea zi, Xi a evocat o figură din istorie – Zhang Qian, care în secolul al II-lea î.Hr. a fost trimisul special al dinastiei Han în Asia Centrală. După ce a suportat zece ani de închisoare într-un trib nomad, Zhang a reușit să se întoarcă în China și să raporteze împăratului despre valoarea potențială a comerțului cu Vestul necunoscut până atunci. Acum, după mai bine de 2 000 de ani, președintele Xi a devenit poetic, chiar mistic. „În timp ce stau aici și privesc în urmă la acel episod al istoriei, aproape că aud talăngile

cămilelor răsunând în munți și văd fuiorul de fum ridicându-se din deșert.”¹

Relatările lui Zhang Qian au marcat începutul dezvoltării căilor comerciale care treceau spre vest, mai întâi spre Asia Centrală și Persia și apoi, cu întreruperi, până la Imperiul Roman. Această cale comercială transcontinentală nu avea o denumire anume. Abia în 1877 a fost denumită *Die Seidenstrasse* – „Drumul Mătăsii” – de baronul Ferdinand von Richthofen, geolog și geograf german care fusese trimis în China pentru a căuta ocazii în sectorul minier și un posibil traseu pentru o cale ferată către Europa. A ales „Drumul Mătăsii”, deoarece unul dintre schimburile comerciale era mănât de pasiunea vechilor romani pentru mătasea chinezească – uneori, se pare, prea exagerată, căci mătasea a fost criticată de un senator roman deoarece promova adulterul pentru că dezvăluia trupul femeilor în mod explicit.²

„Drumul Mătăsii” nu era doar un singur drum, ci mai degrabă o serie de trasee și de căi în jurul deșertului Taklamakan, care duc, de multe ori în mod periculos, dintr-un oraș-oază în altul și apoi peste munți greu accesibili. Dar, de mii de ani, a servit ca mijloc extraordinar de transport pentru mărfuri – de la mătase și condimente la articole din piele și instrumente muzicale – și pentru cultură, popoare, religie și vocabular. Pe această cale, hârtia și-a făcut drum spre Occident, folosită mai întâi pentru ambalare și abia mai târziu pentru scris. Iar acum, în Kazahstan, în 2013, Xi descria marele plan al Beijingului drept „Noul Drum al Mătăsii”.³

La o lună după discursul de la Astana, Xi Jinping a prezentat a doua parte a noii strategii în fața parlamentului indonezian. De data aceasta el a amintit de spiritul eunucului cu trei bijuterii, amiralul din secolul al XV-lea, Zheng He, ale cărui călătorii îl aduseseră în Indonezia de astăzi înainte de a-și continua călătoria pe „mările occidentale” – lăsând în urmă „multe povești de schimburi prietenoase”, spunea Xi, „dintre care multe încă sunt și astăzi povestite des”. Și acum, continua el, China va colabora cu țările din Asia de Sud-Est „pentru a construi Drumul Mătăsii maritim al secolului XXI”.⁴

Chinezii au scurtat denumirea „One Belt One Road”, în engleză, transformând-o în BRI – „Belt and Road Initiative” (Inițiativa „O centură, un drum”). În chineză, nuanța este puțin diferită – „Strategia Centurii și a Drumului”. De fapt, este atât o inițiativă, cât și o strategie. Pentru a fi mai simplu, este adesea numită doar Belt and Road sau doar BRI. Și, întrucât a ajuns să fie un concept aplicat proiectelor din întreaga lume, a devenit, de asemenea, un brand atotcuprinzător.⁵

De la dezmembrarea Uniunii Sovietice în 1991 s-au înregistrat progrese importante în Asia Centrală în sistemele de autostrăzi, conexiunile feroviare și în transportul aerian. Dar de departe cea mai mare investiție internațională s-a îndreptat către marile resurse de petrol și de gaze și către conducte, pentru a transporta aceste resurse pe piața mondială.

Pe măsură ce nevoile energetice ale Chinei au crescut rapid în acest secol, accesul la energia din Asia Centrală a urcat pe lista priorităților. Turkmenistanul, cu resurse abundente de gaze naturale, a devenit cel mai mare exportator de gaze către China. În Kazahstan, companiile chineze reprezintă aproximativ 20% din producția de petrol a țării. O conductă de circa 2 200 de kilometri de la țărmul caspic din vestul Kazahstanului transportă petrol de-a lungul întregii țări către China, Kazahstanul devenind astfel o sursă importantă de diversificare pentru Beijing.

Dincolo de energie, China avea un interes de securitate foarte specific în Asia Centrală. Marea sa regiune Xinjiang, din nord-vest, are granițe cu Kazahstan, Kîrgîzstan și Tadjikistan, precum și cu Afghanistan și Pakistan. Întărirea relațiilor cu acești vecini ar contribui la controlul Mișcării Islamice din Turkistanul de Est, un grup jihadist violent care a fost afiliat și a furnizat jihadiști altor grupuri extremiste din Asia Centrală și din Orientul Mijlociu. Regiunea Xinjiang include bazinul Tarim, care este una dintre principalele surse interne de petrol și de gaze ale Chinei și unde uigurii, un popor musulman turc, au fost în mod tradițional grupul etnic dominant, deși la acesta s-au adăugat kazahi și alte grupuri, iar acum și mulți chinezi Han. În Xinjiang, chinezii Han reprezintă acum cel puțin 40% din populație – în creștere față de 6% în 1949. În urma unei serii de atacuri teroriste în care și-au pierdut viața zeci de oameni, Beijingul a intervenit în forță. A instituit lagăre de mari dimensiuni pentru uiguri și alți musulmani, având o capacitate de aproape un milion de oameni. Oficialii chinezi le descriu ca fiind „centre de educare și de formare”. Criticii le descriu diferit – ca „încarcerare în masă” și îndoctrinare. Aceste lagăre au devenit subiectul unor controverse și au stimulat multe proteste internaționale.

După ce Camera Reprezentanților a SUA a adoptat un proiect de lege care solicită sancțiuni și restricții asupra tranzacțiilor cu companiile chineze implicate în regiune, Ministerul de Externe de la Beijing a denunțat proiectul de lege ca fiind o intervenție „brutală” „în afacerile interne ale Chinei” și a spus că politica Chinei este „despre combaterea violenței, a terorismului și a separatismului” și despre „creșterea deradicalizării”. Această campanie – alături de noul sistem de securitate al Beijingului pentru Hong Kong și de resentimentele continue privind noul

coronavirus – încordează și mai mult relațiile Chinei cu Statele Unite și cu alte țări occidentale.⁶

Noul drum al mătăsii se axează pe energie, infrastructură și transport cu o investiție potențială globală estimată la aproximativ 1,4 trilioane de dolari – o scară nemaivăzută până acum și de cel puțin șapte ori mai mare, măsurată în dolarii de astăzi, decât Planul Marshall, inițiativa SUA de a reconstrui Europa după cel de-al Doilea Război Mondial.⁷

Nu este vorba doar de bunuri fizice pe care China urmărește să le exporte în Eurasia și în lumea de dincolo de aceasta, ci și de aspecte ale modelului economic al Chinei. Investițiile în infrastructură au servit de zeci de ani ca un motor de creștere economică pentru dezvoltarea țării, care poate fi accelerat când creșterea pare să scadă în intensitate.

Un impuls inițial pentru „O centură, un drum” a fost perspectiva unei creșteri economice globale mai lente a Chinei, după criza financiară globală. Dezvoltarea în Eurasia ar stimula creșterea, ar crea noi piețe pentru industriile chineze care suferă de supracapacitate extinsă, ar sprijini locurile de muncă în China și ar crea noi șanse pentru firmele chineze.

Trebuie luat în calcul și elementul geopolitic. În 2011, administrația Obama a anunțat o „pivotare” către Asia. Pentru Washington, acest lucru reflecta aversiunea față de război, o încercare de a se îndepărta de Orientul Mijlociu și de Afghanistan, cu războaie aparent nesfârșite și costuri grele, și de a se orienta în schimb către cea mai dinamică parte a economiei mondiale. Pivotarea era menită să fie un mesaj de reasigurare strategică pentru țările asiatice, altele decât China, că Statele Unite și-au luat angajamentul în regiune, nu cedează în fața supremației chineze și că acest angajament va spori. Pivotarea a fost ulterior redenumită „reechilibrare”.⁸

La Beijing, pivotarea Statelor Unite a fost ridiculizată drept „această politică prost gândită de reechilibrare” și a fost descrisă ca o strategie americană de a „izola” China, a-i înstrăina vecinii de Beijing și a o împiedica să-și asume rolul meritat, de supremație în Asia. În 2012, un articol influent recomanda „pivotarea spre vest” pentru a contrabalansa „reechilibrarea” Americii față de Asia și pentru a reduce concurența cu Statele Unite.⁹

Pivotarea spre vest este acum sinonimă cu „One Belt” („O centură”), cunoscută și sub denumirea de „Puntea terestră eurasiatică”, care permite Chinei să-și extindă influența economică, puterea și însemnătatea sa de-a lungul Asiei Centrale, al Orientului Mijlociu și al Rusiei și în Europa. Aceste legături terestre ar compensa, de asemenea, una dintre marile temeri ale

Chinei din punct de vedere strategic – legate de Marina Statelor Unite și de „Dilema Malacca“. Pivotarea spre vest, în cuvintele unui general chinez, i-ar oferi Chinei un „hinterland strategic și spațiu internațional“.

Inițiativa maritimă – numită „One Road“ („Un singur drum“) – coboară în jurul Asiei de Sud-Est și al Asiei de Sud până în Africa și apoi urcă pe lângă Peninsula Arabică până la Mediterană și mai departe până în Europa. „One Road“ este marcat de ceea ce unii numesc „șiragul de perle“, o serie de porturi extinse care vor promova comerțul Chinei și vor asigura o zonă de ancoraj pentru marina chineză.

China ar veni cu tehnologie, finanțe și capacități de producție la scară mare, precum și cu abilitatea de a duce rapid lucrurile la bun sfârșit. Însă nu ar veni cu ceea ce promovează Statele Unite și Europa – „democrația“ și „libertatea“, partidele de opoziție și ONG-urile, precum și critica practicilor politice interne și a alegerilor. Ceea ce Occidentul promovează ca „valori universale“ chinezii resping drept „valori occidentale“. Cu China la cârmă, nu ar exista nici o agendă de „schimbare de regim“, nici un sprijin pentru „revoluțiile colorate“, nici o susținere a activiștilor pentru drepturile omului. În schimb, China ar recunoaște și ar respecta „suveranitatea absolută“.¹⁰

Unul dintre instrumentele excelente ale Chinei pentru atingerea obiectivului său de „conectivitate“ este capacitatea sa de a mobiliza capitalul la o scară masivă. A fost creat un nou fond în totalitate chinezesc pentru Drumul Mătăsii, cu peste 60 de miliarde de dolari. China a înființat, de asemenea, o nouă Bancă Asiatică pentru Investiții în Infrastructură (AIIB) pentru a finanța dezvoltarea de-a lungul acestor coridoare. Această nouă instituție reflectă nemulțumirea Chinei față de ponderea inadecvată a cuvântului pe care îl are de spus în „guvernarea“ Băncii Mondiale, care nu este proporțional cu poziția sa în economia mondială și cu tendința către „corectitudinea politică“ a împrumuturilor Băncii Mondiale (pentru energie solară și eoliană, dar nu pentru extracția de petrol și gaze și cu siguranță nu pentru cărbune). Administrația Obama nu a pierdut vremea și s-a opus creării unei noi instituții financiare internaționale dominate de chinezi. Spre consternarea Washingtonului, Marea Britanie s-a grăbit să fie prima țară europeană care s-a alăturat, înaintea Luxemburgului. Alți aliați puternici ai SUA s-au grăbit să se alăture. Toate acestea au lăsat Statele Unite și Japonia pe dinafară. Nu există nici o îndoială cine conduce AIIB: China a subscris 32% din capital și deține 30% din drepturile de vot. Dar, în același timp, cel mai mare beneficiar al împrumuturilor AIIB până acum a fost India.

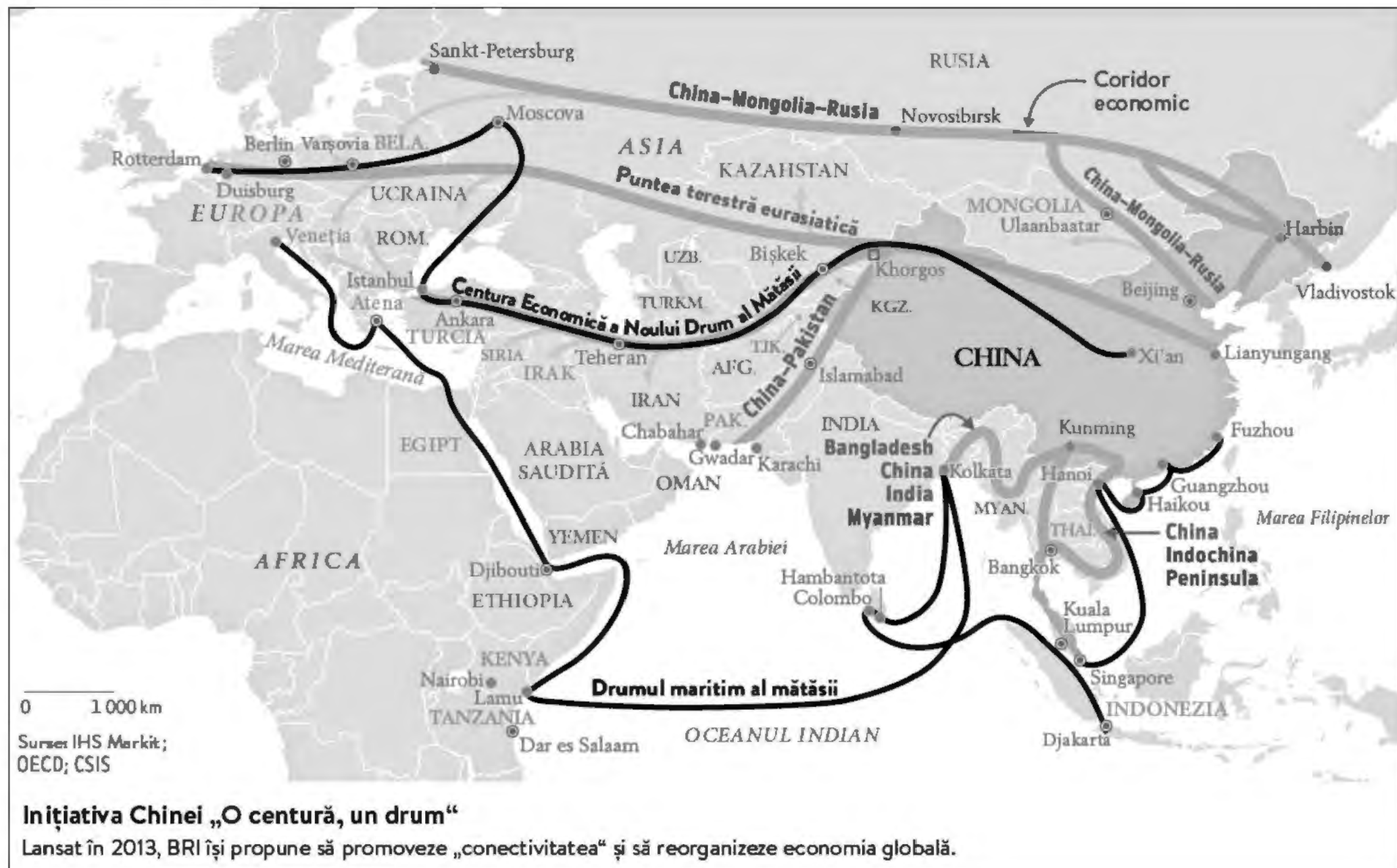
Noul Drum al Mătăsii nu a devenit doar un principiu organizator al politicii externe și al economiei chineze. A devenit,

de asemenea, un bastion al discursului politic, academic și popular. Numărul de articole academice din China care se ocupă de BRI a crescut de la 492 în 2014 la 8 400 în 2015. China, cea mai mare piață de film din lume, a înființat Festivalul Internațional de Film Drumul Mătăsii, găzduit anual pentru a reuni oameni din industria cinematografică dintr-o serie de țări cu scopul de a încuraja producția comună și de a scoate în evidență filme care sărbătorească valorile BRI. Într-un film numit *Contract mortal*, un vânzător chinez de telefonie mobilă îi întrece pe rivalii europeni într-o luptă strânsă pentru un contract în Africa de Nord. În filmul *Kung Fu Yoga*, arheologii chinezi și indieni fac echipă pentru a căuta o comoară străveche.

„Am putea crește cooperarea în cercetarea arheologică între China și India“, declară personajul indian. „Ar fi, de asemenea, în conformitate cu politica «O centură, un drum».“ „Foarte bine spus!“, răspunde personajul chinez.¹¹

Câte țări sunt candidate la inițiativa „O centură, un drum?“ Multe cifre au fost vehiculate – până la 131. Însă oficialii chinezi fac tot posibilul să spună că nu există un număr specific, că, în schimb, așa cum a spus un oficial: „«O centură, un drum» nu este un concept geografic. Se referă la dezvoltare, la proiectele importante din punct de vedere strategic, viabile din punct de vedere financiar.“ Țările din Europa Centrală și de Est, unele dintre ele membre ale Uniunii Europene, s-au aliniat, la fel ca Italia și Grecia. O companie chineză deține acum pachetul majoritar de acțiuni în Pireu, portul Atenei. Președintele statului Panama l-a întrebat pe Xi Jinping dacă Panama ar putea face parte din BRI. Cu siguranță, a răspuns acesta. „Conectivitatea“ este fundamentală pentru „O centură, un drum“, iar Canalul Panama asigură o „conectivitate“ importantă la economia mondială. China se întâmplă să fie al doilea cel mai mare utilizator al canalului; o companie chineză a achiziționat cea mai mare instalație portuară de pe canal, iar o altă companie a propus un proiect feroviar de mare viteză de 4,1 miliarde de dolari pentru Panama. China a clarificat în cele din urmă numărul membrilor eligibili ai Inițiativei „O centură, un drum“: era deschis „tuturor națiunilor“. Cu toate acestea, țările „principale“ ar putea fi restrânse la un număr mult mai mic de state care au semnat „parteneriate strategice extinse“ cu China.¹²

Khorgas, cândva un punct de trecere prin munți pe vechiul Drum al Mătăsii, este astăzi locul la granița kazaho-chineză unde se află un „port terestru” uriaș, un imens nod feroviar și de transport care va accelera transferul containerelor din China către Europa. Serviciul de transport feroviar obișnuit livrează deja containere cu mărfuri chinezești către Europa în aproximativ



jumătate din timpul necesar pentru un portcontainer, deși la costuri mai ridicate. Primul transport feroviar de mărfuri către Orientul Mijlociu a ajuns la Teheran în 2016. China conduce un proiect feroviar de mare viteză de 6 miliarde de dolari care străpunge munții din Laos și care va face legătura între China și șapte țări și va necesita în anumite puncte zeci de mii de lucrători chinezi la fața locului. China a investit într-o multitudine de proiecte energetice. Aceasta promovează vânzarea trenurilor sale de mare viteză și a tehnologiei pentru liniile electrice de înaltă tensiune, pe care compania chineză State Grid le-a dezvoltat pentru a transporta eficient electricitatea generată în vestul Chinei pe distanțe mari. După ce Statele Unite s-au retras din aeroportul Republicii Kîrgîzstan din Asia Centrală, care fusese folosit pentru aprovizionarea trupelor aliate din Afghanistan, chinezii au intervenit cu o propunere de miliarde de dolari pentru a-l moderniza.¹³

Însă marea strategie și implementarea în teren sunt două lucruri diferite. Instituțiile financiare chineze nu vor să repete experiența perioadei „de ieșire” din anii 2000, când companiile chineze au plătit mulți dolari pentru active străine. „Performanța noastră va evalua deciziile noastre”, observa un oficial. „Proiectele nu trebuie să fie doar importante din punct de vedere strategic, ci și solide din punct de vedere financiar.” Multe tranzacții au fost dificil de negociat, au durat mai mult decât era de așteptat și, uneori, au fost reziliate sau întrerupte. În țările beneficiare, factorii decizionali se ceartă între ei cu privire la aspectele la care renunță și dacă cedează o parte din economia lor către China și cu ce critici se vor confrunta pe plan intern în viitor dacă vor realiza un proiect – dar și dacă nu o fac.¹⁴

Cel mai mare proiect de până acum este, de departe, Coridorul Economic China-Pakistan, în valoare de 62 de miliarde de dolari. Aproape 70% din sumă este destinată investițiilor legate de energia electrică, iar restul sumei este alocată pentru autostrăzi, conducte de petrol și gaze și, mai ales, pentru un important port din orașul de coastă Gwadar, situat strategic pe drumul spre Golful Persic și Canalul Suez. Un presupus punct de referință pentru Drumul maritim al mătăsii, portul ar putea fi un punct de oprire convenabil pentru marina chineză. Gwadar nu este legat de China doar pe mare. Cu costuri mari și cu dificultăți extraordinare – inclusiv escaladarea pasului Khunjerab, aflat la o altitudine de 4 877 de metri, cel mai înalt punct de trecere a frontierei din lume – a fost construit un sistem modern și extins de autostrăzi pentru a transporta mărfurile din China în Gwadar.

După o observație foarte atentă a ziarului din Hong Kong *South China Morning Post*, sistemul portuar și rutier Gwadar oferă „o rută alternativă de transport către strâmtoarea Malacca, care este frecvent patrulată de Statele Unite”.¹⁵

Investiția chineză în sectorul energiei electrice crește aprovizionarea cu energie electrică, atât de necesară într-o țară cu rezerve de energie reduse, ajutând astfel producția și exportul pakistanez. Dar, în același timp, factura pentru importuri a Pakistanului a crescut din cauza costului importurilor de mărfuri din China pentru proiecte. Țara este în urmă cu rambursarea împrumuturilor chineze, iar datoria ei crește rapid. Acest lucru a trimis Pakistanul înapoi la Fondul Monetar Internațional, în 2019, pentru al doisprezecelea împrumut de la sfârșitul anilor 1980. Și datorită rolului important al Statelor Unite în cadrul FMI, acest lucru aduce Washingtonul în afacerile BRI. „Nu există nici o justificare pentru dolarii din impozitele FMI – și ca dolarii americani care fac parte din această finanțare”, a spus secretarul de stat american Mike Pompeo, „să salveze deținătorii de obligațiuni chinezi – sau chiar China însăși.”¹⁶

Acest lucru indică ceea ce Christine Lagarde, fost director general al FMI și acum șef al Băncii Centrale Europene, a numit în mod diplomatic riscul „creșterii problematice a datoriei”. Criticii îl numesc „capcana datoriilor”, despre care spun că ar putea oferi Chinei avantaj politic și economic. Când țările nu își pot rambursa datoriile, entitățile chineze pot prelua controlul. Studiul de caz numărul unu este portul Hambantota, în Sri Lanka, pentru care China a acordat împrumuturi de 1,1 miliarde de dolari. Dar portul a avut un trafic redus și nu a existat nici o șansă ca acesta să câștige vreodată venituri suficiente pentru a rambursa împrumuturile. Așadar, în schimbul anulării datoriei, o companie chineză de stat a preluat un contract de închiriere pe 99 de ani. Dar guvernul din Sri Lanka, strâns cu ușa de India, a smuls o promisiune din partea chinezilor de a nu folosi Hambantota, situat strategic în Oceanul Indian, în scopuri militare.¹⁷

Una dintre cele mai explicite provocări la problema datoriei a venit de la Mohammad Mahathir, longevivul prim-ministru al Malaysiei, care s-a întors în funcție în 2018. În timpul unei călătorii în China, el a anunțat brusc anularea acordurilor cu Beijingul privind transportul feroviar și conducta de gaz în valoare de 23 de miliarde de dolari. La vârsta de 93 de ani, Mahathir nu a ezitat să-și spună părerea, avertizându-și gazdele împotriva „unei noi versiuni de colonialism”. El a explicat că Malaysia nu-și permite o astfel de datorie. „Cred că nici China însăși nu dorește să vadă Malaysia devenind o țară falimentară”, a spus el.

Însă câteva zile mai târziu, Ministerul de Externe al Malaysiei s-a grăbit să precizeze că țara este complet angajată să participe la

Inițiativa „O centură, un drum“. După o reducere cu 30% la prețul proiectului feroviar, Mahathir însuși și-a anunțat sprijinul pentru „O centură, un drum“, deși a profitat de conferința BRI din 2019 de la Beijing pentru a cere în mod clar „liberă trecere“ în Marea Chinei de Sud.¹⁸

Ca răspuns la criticile legate de datorii și la îngrijorările Beijingului cu privire la rambursare, Xi Jinping a prezentat în 2019 un „cadru de sustenabilitate a datoriilor“, menit să împiedice debitorii să cadă în capcana datoriilor. Acest lucru a fost numit de Ministerul Finanțelor drept „instrument politic“.¹⁹ Dar un an mai târziu impactul economic devastator al crizei coronavirusului asupra atâtor țări a însemnat că povara datoriilor va deveni o problemă mult mai mare.

Multe țări își doresc investiția și vor să fie sigure că fac parte din această nouă economie globală și nu vor să fie lăsate în afara „globalizării 2.0“ conduse de China. În același timp, vor totuși să-și asigure independența de acțiune și vor căuta să echilibreze creșterea prezenței chineze prin angajarea în relații cu Rusia și cu Statele Unite. Statele Unite rămân, la urma urmei, cea mai importantă economie din lume și foarte importantă din punctul de vedere al securității.

Și totuși multe țări consideră că Statele Unite fac un pas înapoi, sunt din ce în ce mai imprevizibile și nu mai sunt de încredere, ceea ce crește atractivitatea angajamentului cu China. După cum a observat un oficial chinez: „Retragerea Statelor Unite ne ajută“.

Cu toate acestea, mobilizarea masivă a capitalului „O centură, un drum“ a stimulat acțiunea la Washington. La instalarea administrației Trump, o agenție de pe listă care urma să fie eliminată a fost Overseas Private Investment Corporation, o instituție guvernamentală ce reduce riscul de a investi în străinătate pentru firmele americane, oferind asigurare împotriva riscului politic. Dar acum OPIC a fost combinată cu o altă agenție din SUA pentru a deveni The US International Development Finance Corporation (Corporația Financiară Internațională a SUA), având drept obiectiv major investiții în infrastructură la nivel mondial. Este programată să aibă o capacitate de împrumut de 60 de miliarde de dolari, care se întâmplă să fie egală cu Fondul pentru Drumul Mătăsii din China.

Pentru moment, Rusia este dispusă să vadă Uniunea Economică Eurasiatică suprapunându-se cu BRI. Rusia nu are mijloacele necesare pentru a fi un finanțator global semnificativ, din moment ce ea însăși are nevoie de investiții străine; și, bineînțeles, acest lucru se potrivește cu pivotarea sa spre est și alinierea cu China pe tema „suveranității absolute“. În același timp însă, Rusia continuă

să vadă Asia Centrală ca sfera sa de influență și probabil va dezaproba la un moment dat dacă aceste țări vor aluneca în ceea ce este de facto o sferă chineză.

Una dintre țările din regiune care este cea mai preocupată de „O centură, un drum” este celălalt gigant emergent – India. Economia sa reprezintă aproximativ o treime din economia Chinei. Cu toate acestea, și ea se integrează în economia mondială și „crește”, având interese de securitate regională din ce în ce mai mari. În viziunea Indiei, „O centură, un drum” este un motor al dominației chineze, putând duce la ceea ce este descris drept „încercuirea” Indiei, deoarece aceasta este îngrijorată și cu privire la activitatea navală a Chinei din regiune. „Conectivitatea în sine nu poate suprima sau submina suveranitatea altor națiuni”, spunea prim-ministrul Narendra Modi. India și China intră în conflict pentru hărți concurente. Ambele țări aduc argumente cu privire la revendicările teritoriale de pe „acoperișul lumii”, Himalaya, și chiar au intrat în război pentru aceste revendicări.

India și-a dezvăluit propria politică „Act East”, motivată în mare parte, scria un cercetător, de „profunda neîncredere” față de inițiativa „O centură, un drum”, „pe care o consideră a fi un proiect strategic conceput pentru câștiguri politice sau de securitate”. „Act East” are patru obiective: „securizarea” Oceanului Indian; aprofundarea relațiilor cu Asia de Sud-Est; consolidarea parteneriatelor strategice cu Statele Unite, Japonia și Australia și „gestionarea dezacordurilor” cu China. Deși India a fost menționată ca parte a unuia dintre coridoarele BRI, iar Xi și Modi au îmbrățișat spiritul „Chennai Connect” după ce s-au întâlnit în acel oraș din golful Bengal, rivalitatea pare inevitabilă. Concurența este deja evidentă în exercițiile navale și în militarizarea tot mai mare a Oceanului Indian.²⁰

Cu toate acestea, deocamdată, pentru multe națiuni, China oferă una dintre cele mai bune afaceri. Țările care analizează de unde vor veni banii pentru investiții în infrastructură și energie și doresc să-și asigure un loc pe noua hartă a economiei globale ajung la concluzia că există un avantaj să se asocieze cu o China în ascensiune și preocupată mai degrabă decât cu SUA care, pentru unii, par din ce în ce mai mult atât inconstant, cât și în retragere.

PARTEA A IV-A.
HĂRȚILE ORIENTULUI
MIJLOCIU

Capitolul 26

LINII DE DEMARCAȚIE

În vara lui 2014, pe internet a circulat un videoclip. Prezenta un militant dintr-un grup ce fusese până de curând o grupare jihadistă necunoscută, bătând din picioare pe nisipul de la granița dintre Irak și Siria. În spatele lui erau barăci abandonate, ciuruite de gloanțe, din care se păzise până de curând granița dintre cele două țări. Acest militant spunea că bate din picioare pentru a indica eliminarea de către ISIS a liniei „Sykes–Picot” dintre Irak și Siria.

„S-a terminat cu Sykes–Picot”, spunea el. „Nu recunoaștem granița și nu o vom face niciodată.” Cuvintele sale erau subliniate de imagini cu posturi de frontieră aruncate în aer. „Vom distruge toate granițele”, declara el.

Acest videoclip a venit după șapte luni de șoc. În ianuarie 2014, acest grup – Statul Islamic din Irak și Siria (ISIS) – a început atacul din estul Siriei și a luat cu asalt granița, intrând în vestul Irakului. A avansat cu îndârjire în camionete și blindate capturate, învingând orice forțe și miliții irakiene i-au stat în cale, cucerind oraș după oraș, comițând atrocități șocante în drumul său.

În iunie, acțiunea ISIS a fost oprită în cele din urmă la porțile Bagdadului. Totuși acest lucru nu a împiedicat ISIS să proclame că acesta este acum noul său califat. Teritoriul ocupat de ISIS în momentul maxim de expansiune cuprindea cel mult o treime din Irak și, alături de teritoriul aflat sub controlul său din Siria, era de peste trei ori mai mare decât Israelul și Libanul la un loc – și reprezenta mai mult de jumătate din Marea Britanie. În total, aproape opt milioane de oameni s-au trezit acum captivi sub conducerea acestei grupări.

„Acesta nu este doar un grup terorist”, spunea secretarul apărării SUA. „Depășește tot ce am văzut vreodată.”¹

Ambiția ISIS era să înlocuiască frontierele și statele naționale cu un califat, un imperiu bazat nu pe suveranitatea națională, ci pe autoritatea Islamului și restricțiile secolului al VII-lea – un califat care ar fi cucerit lumea într-un Jihad global.

Ofensiva ISIS a fost doar cea mai recentă contestare a hărții Orientului Mijlociu care fusese stabilită în urmă cu un secol, un sistem de care numele Sykes și Picot sunt atât de indisolubil legate. ISIS a declanșat o nouă criză într-o regiune care fusese zguduită de turbulențe timp de un secol, apărută din război și din prăbușirea unui imperiu, concurența marilor puteri, naționalismul arab, fervoarea religioasă, ciocnirea ideologică, ambițiile dinastice,

visurile imperiale, intervenția americană, un stat evreu și competiția pentru petrol. Toate acestea au avut loc într-o regiune critică pentru energia mondială – și astfel pentru economia globală –, dar și într-un moment în care confruntarea dintre Arabia Saudită și Iran devenise punctul central pentru viitorul regiunii.

Dar toate acestea aveau loc într-un moment în care viitorul energiei erat mai puțin clar – și supus unui conflict tot mai mare. Ar putea țările și o regiune care depind atât de mult de petrol să continue să se bazeze pe acesta în viitor? Va avea petrolul aceeași influență în economia mondială și în geopolitică până la finalul secolului acesta la fel ca în trecut?

Dar, mai întâi, cine au fost Sykes și Picot?

La sfârșitul lui decembrie 1915, un atent observator din Londra e posibil să fi văzut un tânăr englez care se strecura discret zi de zi în ambasada franceză. Dar nu era nimic discret în acțiunea în care era implicat – trasarea unei noi hărți pentru Orientul Mijlociu care să o înlocuiască pe cea a Imperiului Otoman ce urma în curând să dispară, o hartă a „sferelor” coloniale care, la momentul potrivit, avea să devină o hartă a statelor-națiune cu definiții moderne ale suveranității.

Primul Război Mondial îl propulsase pe Mark Sykes, un autor de jurnale de călătorie și membru conservator al Parlamentului, în poziția de cel mai important expert în Orientul Mijlociu al guvernului britanic. Sykes fusese obsedat de regiune de când tatăl său îl luase în copilarie într-o călătorie prin Imperiul Otoman. După Oxford, rătăcise o vreme, călătoriile sale devenind baza unei serii de cărți. Ultima sa carte, chiar înainte de război, a fost *The Caliph's Last Heritage* (*Ultima moștenire a califului*). Pentru unii, având în vedere obsesia sa pentru regiune, el a fost „Mullahul Nebun”. Primul Război Mondial l-a adus înapoi la Londra, unde Acreditările sale l-au calificat drept expert în politica din Orientul Mijlociu, fapt care l-a pus în postura importantă de a trasa o nouă hartă pentru Orientul Mijlociu.

Sarcina lui era să se întâlnească în secret în Ambasada Franței cu François Georges-Picot, un diplomat francez de rang înalt, despre care s-a spus la un moment dat că „nu a fost niciodată tânăr”. Picot provenea dintr-o familie dedicată ambițiilor imperiale ale Franței și fusese consul general la Beirut. În ciuda diferențelor dintre ei, Sykes și Picot erau uniți în convingerea că trebuia făcut ceva pentru a înlocui Imperiul Otoman vechi de cinci secole.²

La apogeu, stăpânirea otomanilor se extindea în cea mai mare parte a Orientului Mijlociu și a Africii de Nord și în sud-estul Europei. În imperiu existau regiuni, dar nu națiuni. Cu mult înainte de izbucnirea Primului Război Mondial, Imperiul Otoman decăzuse deja, situația financiară fiind un dezastru. Apoi, la

începutul războiului, se aliase cu Germania și Austro-Ungaria împotriva Marii Britanii, a Franței și a Imperiului Rus. Acum, Marea Britanie și Franța erau hotărâte, după cum se exprima Mark Sykes, să se asigure că Imperiul Otoman „nu trebuie să mai existe”. Dar ce avea să apară în locul lui?

Pentru Marea Britanie, semnificația Orientului Mijlociu rezida din poziția sa strategică pe rutele către India, inclusiv Canalul Suez. Mai mult, sultanul otoman, în rolul său de calif, lider spiritual al musulmanilor și protector al islamului, chemase la Jihad – un război sfânt – împotriva britanicilor, care, la rândul lor, erau speriați de impactul potențial asupra supușilor musulmani ai Imperiului Britanic din India și asupra protectoratului Egiptului. Ambițiile franceze erau mai mult comerciale, dar erau, de asemenea, înfășurate într-un colaj de religie, istorie, „*mission historique*” și hotărârea de a „culege recolta celor șapte secole de eforturi franceze” care datau din vremea cruciadelor (deși un oficial englez remarcă: „Cruciații au fost învinși și cruciadele au eșuat”).³

În decembrie 1915, Sykes a fost convocat la o întâlnire în biroul prim-ministrului Herbert Asquith pentru a discuta despre planurile Marii Britanii pentru viitorul Orientului Mijlociu. Asquith însuși fusese sceptic în ceea ce privește asumarea responsabilității pentru Mesopotamia (așa cum era numit atunci Irakul) și „abordarea tuturor tipurilor de probleme administrative încâlcite... cu un cuib de viespi de triburi arabe”. Dar acum exista un acord general față de ceea ce propunea Sykes – nimic mai mult decât trasarea unei „linii de demarcație” pentru Orientul Mijlociu de după război, care să stabilească noi sfere de influență sub control european direct.

La scurt timp după aceea, Sykes a început vizitele secrete la Ambasada Franței pentru a se întâlni cu Georges-Picot. Până pe 3 ianuarie 1916, cei doi ajunseseră la un acord. „Linia de demarcație” se întindea de lângă Haifa, pe coasta mediteraneeană, până la Kirkuk, lângă frontiera persană. Teritoriul de la nord de linie urma să fie sub protecție franceză; cel de la sud, sub protecție britanică. Harta era mult mai complexă de atât. În „zona albastră”, Franța avea să exercite controlul direct; în „zona roșie”, Marea Britanie urma să facă același lucru. Sykes și Georges-Picot s-au certat cu înverșunare asupra unei chestiuni – Palestina și controlul Țării Sfinte. În cele din urmă, au fost de acord că Marea Britanie urma să obțină două porturi – Haifa și Acra – și o fâșie de teritoriu pentru o cale ferată care va face legătura cu Mesopotamia. Restul Palestinei avea să fie plasat sub o formă nedeterminată de administrație

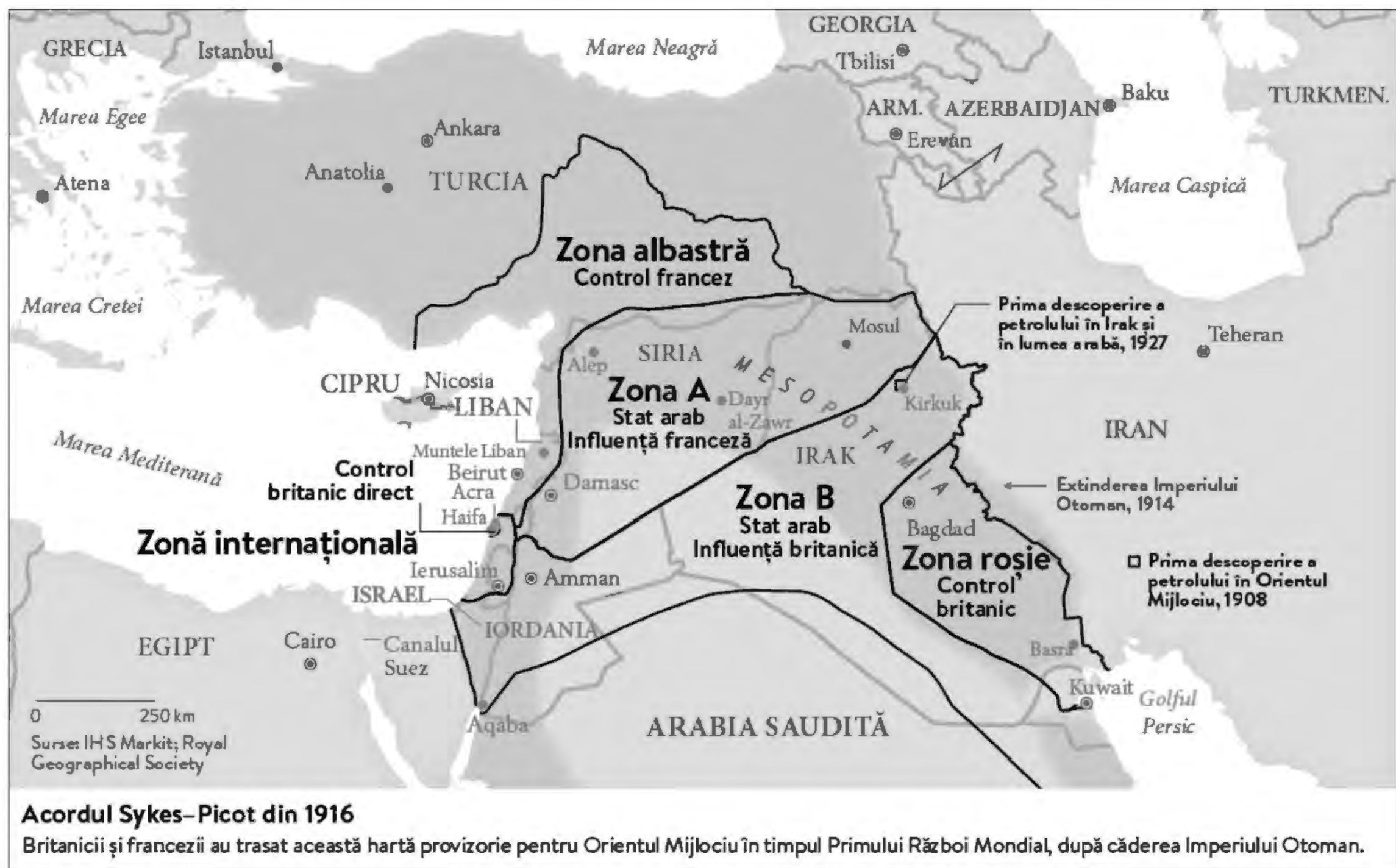
internațională. Imperiul Rus, aliat în război, a venit cu propriile ambiții teritoriale asupra zonelor de nord ale Imperiului Otoman.⁴

Se poate ca Sykes–Picot să ocupe un loc important în memoria istorică, dar mai puțin înțeles este faptul că cei doi bărbați nu-și desenau harta pe o foaie de hârtie goală. Efortul lor s-a bazat în mare măsură pe hărțile anterioare – pe cele ale Imperiului Otoman și pe vilaiete (*vilâyet*, în turcă), așa cum se numeau provinciile otomane care fuseseră înființate în 1864. Cele trei vilaiete din est – astăzi Irak – aveau ca puncte de referință orașele de azi Bagdad, Mosul și Basra. Vilaietele din Alep, Damasc și Deir ez-Zor constituie Siria modernă. Beirutul era un vilaiet, iar Muntele Liban era o unitate administrativă autonomă. Ierusalimul și teritoriul din jurul său erau un district independent, aflat în subordinea directă a Istanbulului. Hejaz, vestul Arabiei, inclusiv Mecca și Medina, era un vilaiet; la fel și Yemenul. Un cercetător scria că nu a existat nici un efort „pentru a trasa limitele provinciilor pe criterii etnice”. Sykes și Picot și-au trasat propriile linii peste harta otomană poliglotă, de asemenea fără a lua în considerare diviziunile etnice.⁵

Dar acesta nu a fost singurul plan pentru Orientul Mijlociu de după război. Unii oficiali britanici din Orientul Mijlociu au promovat ideea unei „revolte” arabe, care se spera că va aduna populațiile arabe împotriva conducătorilor lor turci. Britanicii și-au găsit lider în charismaticul prinț Faisal. El era fiul lui Hussein, un nobil, adică protectorul Meccăi și emir al Hejazului, partea de vest a Peninsulei Arabice. Hussein avea o autoritate unică ca descendent direct al profetului Mahomed.

Prințul Faisal avea un susținător special – un tânăr englez care plecase inițial în Orientul Mijlociu pentru arheologie. Era vorba de T.E. Lawrence. Ulterior a devenit Lawrence al Arabiei. Odată cu izbucnirea războiului, a devenit ofițer britanic de spionaj în Cairo. Cei doi frați ai lui Lawrence au fost uciși pe Frontul de Vest în Europa. „Amândoi erau mai tineri decât mine”, scria el, „și nu mi se pare drept, într-un fel, să continui să trăiesc liniștit în Cairo.” Cu greu ar fi putut să facă asta. Lawrence și-a dorit cu ardoare să declanșeze revolta arabă. A organizat atacuri de gherilă asupra sistemului feroviar turc și s-a asigurat că în prima linie se aflau călăreții lui Faisal și arabii, când forțele aliate au cucerit Damascul de la turci.⁶

Cartografierea a fost și mai complicată când, în noiembrie 1917, ministrul de externe Balfour i-a trimis baronului Lionel Rothschild o scrisoare publică în care declara că Marea Britanie „va favoriza înființarea în Palestina a unui cămin național pentru poporul evreu



și va depune toate eforturile pentru a facilita realizarea acestui obiectiv, fiind clar înțeles că nu se va face nimic care să prejudicieze drepturile civile și religioase ale comunităților neevreiești existente în Palestina“.

Dar cum putea fi implementat acest lucru? La sfârșitul lui mai 1918, un călător neobișnuit a luat un vapor cu aburi de la Suez la Aqaba, în partea de nord-est a Mării Roșii, și apoi a continuat cu mașina și cămila, apoi pe jos prin deșert, ajungând în cele din urmă la o vale unde l-a găsit pe prințul Faisal, fiul șerifului de la Mecca, într-o tabără cu forțele sale. Acesta era Chaim Weizmann, un evreu de origine rusă, care obținuse un doctorat în chimie în Elveția. Își câștigase o reputație bună în Marea Britanie în timpul Primului Război Mondial pentru descoperirea sa în domeniul chimiei care a facilitat producția de explozibili. De asemenea, era un lider al mișcării sioniste și un promotor important al Declarației Balfour.

„Un om foarte cinstit“, declara Weizmann ulterior despre Faisal. „Frumos ca un tablou.“ În cadrul a două întâlniri ulterioare, Faisal îmbrățișase afinitatea lor ca „veri de sânge... cele două ramuri principale ale familiei semite, arabă și evreiască“. Cei doi bărbați păreau de acord asupra unui cămin evreiesc în Palestina având drept fundament Declarația Balfour și imigrația evreiască. Dar Faisal a adăugat că orice acord se baza pe „independența țărilor arabe“ și pe unirea „arabilor în cele din urmă într-o singură națiune“, sub Hașemiți, așa cum era cunoscută familia lui Sharif Hussein și a prințului Faisal. Dar acest lucru cu siguranță nu era avut în vedere în procesul de conciliere postbelic.⁷

Cu toate acestea, un alt factor va complica și mai mult lucrurile. În 1908, după șapte ani de greutate și de dezamăgiri, se descoperise pentru prima dată petrol în Orientul Mijlociu într-o zonă îndepărtată a Iranului. Primul Război Mondial dovedea importanța critică a petrolului, nu numai pentru a alimenta cuirasatele, ci și pentru invențiile recente care deveniseră vehicule pentru război – camioane și motociclete, tancuri și avioane. Petrolul și motorul cu ardere internă au redefinit rapid mobilitatea și războiul. Toate acestea vor transforma petrolul în cea mai importantă marfă strategică din lume.

În ultimele luni ale războiului, un raport secret despre „Situația petrolului în Imperiul Britanic“ menționa că Marea Britanie depindea de Statele Unite pentru cea mai mare parte a petrolului necesar. Dacă Marea Britanie voia să rămână puterea navală dominantă, nu se putea baza pe Statele Unite al căror președinte, Woodrow Wilson, se opunea atât de ferm conceptului de imperiu. Astfel, Marea Britanie trebuia „să obțină controlul incontestabil asupra celei mai mari cantități de petrol posibile“. Asta însemna „Persia și Mesopotamia“. Având deja controlul asupra petrolului persan, britanicii au concluzionat că obținerea „valoroaselor

câmpuri petrolifere din Mesopotamia“ și asigurarea unei aprovizionări independente cu petrol înainte de „următorul război“ reprezenta un „țel de război de primă clasă“. ⁸

Odată cu colapsul celor patru imperii – german, rus, austro-ungar și turc – drept rezultat al războiului, hărțile Europei și ale Orientului Mijlociu trebuiau redesenat. Aceasta a fost sarcina la Conferința de Pace de la Versailles, care s-a reunit în afara Parisului în 1919.

Nimeni nu se aștepta să aibă un rol mai central în negocierea viitorului Orientului Mijlociu decât expertul britanic din Orientul Mijlociu, „Mullahul Nebun“. Dar, când Mark Sykes a sosit la Paris, era deja foarte bolnav, „intoxicat“, după cum a spus, cu ceva luat în Alep, groaznic de slab, supraviețuind în mare parte cu lapte condensat. Totuși era hotărât să contribuie la modelarea Orientului Mijlociu postbelic. Dar, la doar o lună după deschiderea Conferinței de la Versailles, Mark Sykes, și mai slăbit de pandemia de gripă spaniolă, a murit în camera sa de la hotelul Lotti. ⁹

O mare parte din Acordul Sykes–Picot fusese confirmat înainte de începerea conferinței. Dar nu chiar totul. Sykes–Picot atribuiseră sferei franceze Mosul, capitala vilaietului cu același nume, cu o populație numeroasă de kurzi. Dar la Versailles, după o „luptă violentă“, cum a fost descrisă, britanicii au reușit să preia controlul și să-l adauge propriei sfere. Motivul principal a fost, după cum argumenta un oficial britanic, că: „Cel mai mare câmp petrolifer din lume se extinde până la Mosul și dincolo de acesta“.

Tratatul de la Versailles a instituit o Ligă a Națiunilor și a prevăzut „mandate“ – ceva între colonii și sfere de influență, pe de o parte, și ideea președintelui Woodrow Wilson de „autodeterminare“, pe de altă parte. Puterile „mandatare“ aveau obligația să-și ghideze protejații către o eventuală independență. ¹⁰

Cartografierea care a început cu Sykes și Picot a continuat cu Tratatul de la Sèvres, în 1920, și s-a încheiat, în 1923, cu Tratatul de la Lausanne. Acestea au construit pe liniile trasate în Sykes–Picot, cu câteva ajustări semnificative. Turcia era desprinsă de țările vorbitoare de limbă arabă. Franța urma să aibă un mandat atât asupra Siriei arabe, cât și asupra Libanului, o nouă țară cu o populație majoritară creștin maronită. „Mesopotamia“ urma să fie sub mandat britanic, iar Arabia, sub influență britanică. Palestina, tot sub mandat britanic. Marea Britanie avea să fie responsabilă pentru crearea unui „cămin național“ pentru poporul evreu din Palestina. Partea mandatului la est de râul Iordan a devenit Transiordania, o zonă arabă separată, cu propriul guvern local. În Turcia, un general strălucit, Mustafa Kemal, mai târziu numit Atatürk – „Tatăl turcilor“ –, a răsturnat rămășițele regimului

otoman și l-a înlocuit cu o republică seculară modernizatoare. El a asigurat suveranitatea turcească asupra Anatoliei și a recuperat împrejurimile Alepului, în Siria, lăsând acel oraș aproape de granița turcă.

Astfel a fost trasată harta modernă a Orientului Mijlociu, rezultatul negocierilor care au început în 1915 și s-au încheiat abia în 1923. Dar, printre diferitele etape, „Sykes–Picot“ va rămâne simbolul de durată al modului în care au luat naștere statele-națiuni ale regiunii. De asemenea, va fi, timp de mai bine de un secol după aceea, ținta și chemarea la luptă pentru cei care vor căuta să răstoarne ordinea pe care a modelat-o harta.

Oficialii britanici erau hotărâți să combine cele trei vilaiete sau provincii distincte din est ale Imperiului Otoman într-o singură țară sub mandatul lor. La început numită „Mesopotamia“, a devenit Irak. Aceasta a inclus kurzii din Mosul și nord, sunniții din Bagdad, din centru și vest, precum și șiiții din Basra și din sud. Problema era că aceste grupuri nu împărtășeau o identitate comună. Basra era orientată spre Golf și spre sud, către India; legăturile Bagdadului se îndreptau spre est, către Persia; iar Mosul privea spre vest, către Turcia și Siria. Diviziunile mergeau mult mai departe. Populația includea kurzi; creștini asirieni (uneori numiți nestorieni) care fugiseră din Turcia; evrei (cel mai mare grup unic din Bagdad); yazidiți, grupați în jurul muntelui Sinjar; plus turcomani, persani, armeni, caldeeni și sabeni. Arabii, desigur, reprezentau majoritatea generală, dar erau împărțiți între șiiții mult mai numeroși și sunniții minoritari.

Britanicii au decis că soluția la această problemă dureroasă a unirii țării era instalarea unui rege. Și au găsit candidatul în prințul Faisal, liderul revoltei arabe și fiul șerifului din Mecca. Era disponibil și recent șomer, după ce tocmai fusese detronat de francezi ca rege al Siriei, unde domnise doar scurt timp. Urcarea sa pe noul tron din Bagdad a fost aprobată prin plebiscit cu un vot uimitor de 96%, cu atât mai mult într-o țară în mare parte analfabetă. A fost încoronat pe 23 august 1921, în acordurile „God Save the King“ („Dumnezeu să-l apere pe rege“), pregătit în grabă, deoarece țara nu avea încă propriul imn.¹¹

Șase ani mai târziu, în 1927, a venit un alt moment important – s-a descoperit petrol în nord-estul Irakului. „Nu ne vom mai speria de comentariile cinice ale celor care s-au oferit să parieze că vor bea tot petrolul găsit în Irak“, spunea unul dintre inginerii de proiect. „De acum suntem cu adevărat pe hartă.“ Deși petrolul fusese găsit cu aproape două decenii mai devreme în Iran, aceasta a fost prima descoperire în țările în mare parte arabe din Orientul Mijlociu.

Mandatul pentru Irak s-a încheiat în 1932, iar Irakul a devenit o națiune independentă, realizând marele obiectiv al lui Faisal. Cu toate acestea, Faisala a avut puține ocazii de a savura suveranitatea,

deoarece a murit doar un an mai târziu. A lăsat în urmă un dureros testament cu privire la viitorul țării sale. „Este convingerea mea că nu există popor irakian în Irak“, a scris el. „Există doar grupuri diferite, fără sentimente patriotice.“ După moartea sa, loviturile de stat ale militarilor au devenit endemice pentru viața politică a Irakului. Ieșirea Siriei de sub mandatul francez a durat mai mult și a fost mai tumultuoasă; nu a devenit pe deplin independentă până în 1946.¹²

Doi ani mai târziu, în mai 1948, în conformitate cu o rezoluție a Organizației Națiunilor Unite, care cerea două state în Palestina, și ca urmare a Holocaustului, Israelul și-a declarat independența. Cinci națiuni arabe au lansat imediat un război, dar s-a încheiat cu o victorie israeliană, care a întemeiat un stat evreiesc în Orientul Mijlociu. În tot Orientul Mijlociu, înfrângerea arabă a fost o sursă de mânie neconținută. A fost și un moment revelator pentru un ofițer egiptean care luptase în război: Gamal Abdel Nasser crescuse ca naționalist egiptean; acum era naționalist arab. Patru ani mai târziu, în 1952, a condus o lovitură de stat care l-a dat la o parte pe corpolentul rege Farouk, împreună cu influența britanică care dominase Egiptul.

Nasser a fost primul lider de după cel de-al Doilea Război Mondial care și-a propus să schimbe hărțile care au apărut odată cu sfârșitul Primului Război Mondial și, așa cum a scris, să elimine „sârma ghimpată“ care „marca frontierele ce separă și izolează țările“ și, în schimb, să unească popoarele acestora într-o singură „națiune arabă“. Naționalizarea Canalului Suez în 1956 pe care a realizat-o și succesul de a rezista unei invazii ulterioare din partea Marii Britanii, Franței și Israelului l-au făcut „eroul“ pe care, declarase el cu câțiva ani mai devreme, îl aștepta Orientul Mijlociu. În promovarea brandului său de naționalism arab militant, Nasser a criticat aspru sistemul apărut după Primul Război Mondial. Obiectivele sale, amplificate de puternicul post de radio Vocea Arabilor, erau Statele Unite, Marea Britanie, Israelul și monarhiile arabe „feudale“ și „reacționare“, în special Arabia Saudită și Kuwaitul. El a declarat că petrolul din Orientul Mijlociu era una dintre „sursele“ de putere ale „națiunii arabe“. Răsturnarea monarhiilor bogate în petrol îi putea oferi acea putere.¹³

Noua ordine a lui Nasser părea să fie pe cale de a se realiza când militarii, promițându-i „loialitate“, au preluat puterea printr-o lovitură de stat în Siria. Aceasta a dus, în 1958, la o „fuziune“ a Egiptului și Siriei în ceea ce trebuia să fie o singură țară, Republica Arabă Unită. Dar apoi, în 1961, alți ofițeri au preluat puterea în Damasc și au retras imediat Siria din noul „stat“. Anul următor, Nasser a trimis trupe să intervină în războiul civil din Yemen,

așteptându-se la o victorie rapidă care să-i extindă influența. În schimb, mișcarea s-a transformat într-o lungă luptă împotriva gherilelor regaliste și într-un război prin intermediari între Egipt și Arabia Saudită. Iranul s-a alăturat Arabiei Saudite pentru a sprijini gherilele să reziste împotriva forțelor egiptene, de aici rezultând înființarea unei societăți de prietenie iraniano-arabă, cu birouri atât la Teheran, cât și la Riad. Nasser va ajunge să numească Yemenul „Vietnamul” său, o mlaștină politică care s-a adăugat la problemele economice ale unei economii egiptene extrem de prost gestionate.

În 1967, Nasser a declarat: „Tot poporul nostru este pregătit pentru război”, al cărui obiectiv urma să fie „distrugerea totală a Israelului”. Dar israelienii au făcut prima mișcare. Înfrângerea Egiptului în războiul arabo-israelian din 1967, care a inclus pierderea peninsulei Sinai în favoarea Israelului, a dat o lovitură importantă poziției și prestigiului lui Nasser. Se alesese praful de marea sa ambiție de a șterge „Sykes–Picot” și de a redesena harta Orientului Mijlociu. A avut de înfruntat rușinea de a avea nevoie să fie salvat financiar chiar de monarhiile saudite și kuwaitiene pe care le ponegrise atât. Suferind de o formă avansată de diabet, a murit prematur, în 1970, la vârsta de 52 de ani.¹⁴

Capitolul 27

REVOLUȚIA IRANULUI

Conflictul de astăzi dintre Arabia Saudită, cel mai mare producător de petrol din OPEC, și Iran, în mod normal unul dintre ceilalți mari producători, este o luptă pentru supremație pe harta Orientului Mijlociu. Este o bătălie determinată de ciocnirea dintre religie, ideologie și interese naționale și de dorința de întâietate. Petrolul este parte integrantă a acestei bătălii, iar la rândul său impactul este global.

Disprețul cu care Iranul și Arabia Saudită se privesc nu este deloc un secret. Ayatollahul Ali Khamenei, actualul lider suprem al Iranului, acuză familia regală saudită că sunt niște „idoli păcătoși ai aroganței și colonialismului“, „idioți“ și „vacii de lapte pentru americani“, „lipsiți de inimă și criminali“.¹ Prințul moștenitor Mohammed bin Salman – cunoscut sub numele de MBS – îl descrie la rândul său pe Khamenei drept „Hitler din Orientul Mijlociu... încercând să cucerească lumea“. MBS adaugă: „Dacă vedeți probleme în Orientul Mijlociu, cauza este Iranul“.²

Rădăcinile religioase ale acestei lupte datează din secolul al VII-lea și în bătălia care a urmat după moartea profetului Mahomed. Cine avea să fie succesorul – socrul său, Abu Bakr, sau vărul și ginerele său, Ali? Sunniții sunt adepții lui Abu Bakr, care a devenit primul calif. Dar legitimitatea sa a fost – și este – contestată de șiiți, „partidul lui Ali“. Fiecare grup îl consideră pe celălalt eretic.

Pentru toți musulmanii, desigur, fie sunniți sau șiiți, Medina și Mecca din Arabia Saudită sunt orașe sacre. Șiiții sunt majoritari în Iranul teocratic, în Irak și în Bahrain. Ei sunt, de asemenea, numeroși în estul Arabiei Saudite, Siria – unde alaviții de la conducere sunt considerați o ramură șiită, în Liban, Azerbaidjan, Pakistan și în India. Houthi din Yemen sunt considerați astăzi, dacă nu dintotdeauna, o sectă înrudită cu șiiții.³

În anii 1960, Iranul șiit, sub conducerea șahului Mohammad Pahlavi, și Arabia Saudită sunnită erau aliați în opoziția față de dușmanii lor comuni – înaintarea sovietică în regiune, baathiștii, socialismul arab și, mai ales, după cum s-a menționat deja, față de Nasser și de campania sa pan-arabă. Dar la începutul anilor 1970, când britanicii au decis că nu-și mai permit să mențină o prezență militară în Golf, șahul, cu sprijinul puternic al Washingtonului, a făcut un pas în față pentru a deveni puterea regională, polițistul Golfului. Saudiții l-au văzut ca pe un „megaloman“.⁴

Șahul a insistat pentru o modernizare haotică și o creștere economică rapidă. Fluxul de petrodolari care a venit odată cu creșterea de patru ori a prețului țițeiului, care a urmat după războiul din octombrie 1973, i-a permis insiste și mai mult – și să cheltuiască enorm pe arme.

Se poate ca bogăția din petrol să fi determinat creșterea; a transformat, de asemenea, Iranul într-un studiu de caz pentru blestemul resurselor, care a dus la inflație galopantă, înmulțirea cartierelor sărace, la cheltuieli ineficiente și neproductive și la corupție pe scară largă, toate acestea însemnând o mare dislocare socială, care a alimentat nemulțumirea și opoziția în spectrul politic și social.

Cel mai hotărât dușman al șahului a fost ayatollahul Ruhollah Khomeini, un cleric šiit aspru, ferm, limitat și extrem de devotat, implacabil în rezistența sa și nemilos în distrugerea celor care stăteau în calea unei republici islamice conduse de clerici. Din exil, Khomeini a instigat la o revoluție islamică. Țara a fost aruncată în haos de greve și de demonstrații tot mai ample, marcate de violențe din ce în ce mai mari. În ianuarie 1979, cu regimul său pe cale să se prăbușească, șahul a părăsit Iranul. Două săptămâni mai târziu, ayatollahul Khomeini, de 77 de ani, s-a întors din exil, având parte de o primire entuziastă. La scurt timp după aceea, Khomeini s-a proclamat „liderul suprem al revoluției“.

Criticii șahului s-au grăbit să-l îmbrățișeze pe Khomeini. În *New York Times*, un cunoscut profesor din Princeton a trâmbițat cum Khomeini va oferi „un model de guvernare umană cu disperare necesară pentru o țară din Lumea a Treia“. Khomeini și adepții săi au început să-și consolideze puterea. Sute de oameni au fost împușcați în câteva luni pe acoperișul sediului central al lui Khomeini în 1979. În noiembrie, după ce șahul a fost internat în Statele Unite pentru tratament împotriva cancerului, o mulțime de tineri zeloți iranieni „care urmau linia imamului“ au invadat Ambasada SUA. Aceștia aveau să țină ostatici 52 de diplomați americani timp de 444 de zile în condiții degradante. Khomeini și aliații săi au folosit sechestrarea ostaticilor ca ocazie de a prelua controlul complet.

Ayatollahul a introdus o nouă constituție care stă la baza puterii politice în Iran astăzi. A consacrat *velayat-e faqih* – „tutela dreptului islamic“ – și puterea supremă a erudiților religioși, Khomeini având ultimul cuvânt ca jurist-șef sau lider suprem. De vreme ce își reclamă autoritatea de la Allah, cuvântul său este, prin urmare, incontestabil. Liderul suprem deține controlul asupra Consiliului Gardienilor, care decide cine poate candida și da aprobarea finală asupra actelor parlamentului. De asemenea, el deține controlul asupra Gărzii Revoluționare, pilonul pe care se sprijină regimul, al mass-mediei și al justiției. Președintele ales este

subordonat conducătorului suprem. Conform acestei noi constituții, existau puține limite asupra autorității ayatollahului Khomeini. Legitimitatea sa, afirma el, venea de la Profet și de la Dumnezeu și de la competența sa în dreptul islamic. Pe scurt, scria un cercetător, „Khomeini obținuse puteri constituționale neimaginabile de șahi”.⁵

În timp ce campaniile prezidențiale iraniene și schimbările pe care le pot prevesti atrag atenția globală, aceste aranjamente constituționale – o republică islamică sub controlul celor mai conservatoare părți ale clerului šiit – rămân baza pentru modul în care Iranul este condus astăzi. Regimul teocratic prelua controlul asupra economiei într-un grad mult mai mare decât o făcuse regimul șahului, atât direct, cât și prin „fundații” și prin Garda Revoluționară, acesta fiind modul în care funcționează economia Iranului astăzi.

Revoluția iraniană a zguduit ordinea geopolitică regională – și a consolidat „liniile de falie” profunde care străbat regiunea astăzi. Noua constituție a lui Khomeini a arătat din plin că revoluția nu a avut loc doar pentru Iran, ci a fost menită să formeze „o singură comunitate mondială”. Khomeini însuși declara: „Iranul a fost doar punctul de plecare”. Obiectivul era de a distruge „toate regimurile opresive și criminale”. În acest scop, el a proclamat că Iranul trebuie „să exporte revoluția în alte țări și să respingă ideea de a o păstra în interiorul frontierelor noastre”.⁶

Țintele importante pentru Khomeini aveau să includă Arabia Saudită; președintele Egiptului, Anwar Sadat, care avusese îndrăzneala de a face pace cu Israelul în 1979; „Micul Șeitan” – Israelul; și „Marea Aroganță” – Statele Unite.

Revoluția iraniană urma să atragă SUA mult mai profund în Orientul Mijlociu, să contureze politica externă americană până în prezent și să aibă efecte profunde asupra regiunii însăși.

Capitolul 28

RĂZBOAIELE DIN GOLF

Dar nu doar Revoluția iraniană a atras Statele Unite în Golf. În ajunul Crăciunului 1979, Uniunea Sovietică a invadat Afghanistanul, cu convingerea greșită, într-un acces de paranoia colectivă, că liderul comunist local duce tratative în secret cu Statele Unite. La Washington, invazia a produs un șoc uriaș. Uniunea Sovietică lansase prima desfășurare pe scară largă a forțelor militare dincolo de blocul comunist după cel de-al Doilea Război Mondial. Cu șahul plecat și cu sistemul de securitate din Golf în haos și fără Iran, polițistul regional hotărât să reziste mișcărilor sovietice, Afghanistanul a fost văzut ca un potențial prim pas într-o campanie sovietică către Golf și controlul petrolului din Orientul Mijlociu.¹

În ianuarie 1980, președintele Jimmy Carter le-a spus consilierilor că trebuie să „le țin o predică, pentru a anunța țările din Golful Persic că vom fi acolo dacă sovieticii vor invada și scapă cine poate!“ În discursul său despre starea națiunii adresat Congresului, Carter declara: „Invazia sovietică a Afghanistanului ar putea reprezenta cea mai gravă amenințare la adresa păcii după cel de-al Doilea Război Mondial“. Răspunsul său a fost Doctrina Carter, bazându-se pe ceea ce spusese președinții SUA de la Harry Truman încoace.²

„O încercare a oricărei forțe externe de a prelua controlul asupra regiunii Golfului Persic va fi considerată un atac asupra intereselor vitale ale Statelor Unite ale Americii“, spunea Carter, „și un astfel de atac va fi respins prin orice mijloace necesare, inclusiv prin forță militară.“ Statele Unite preluaseră rolul direct al garantului securității – protejarea Golfului și a petrolului – pe care Marea Britanie îl abandonase cu mai puțin de un deceniu în urmă. Pentru Moscova, invazia se va dovedi mult mai costisitoare decât și-ar fi putut imagina Kremlinul, căci va contribui la declanșarea procesului care va duce la prăbușirea Uniunii Sovietice. De asemenea, va dezlănțui un nou jihadism, al cărui impact va reverbera în întreaga lume și va ajunge chiar în inima lumii arabe, aruncând regiunea în criză.

În Irak, Saddam Hussein și-a consolidat brutal controlul, a distrus toți potențialii rivali, reali și imaginați, și a făcut un pas înainte în obținerea mantiei de lider al lumii arabe. Popoarele arabe, spunea el, invocând ideologia partidului Ba'ath a regimului său, erau „o

singură națiune“. El va avea ca scop remodelarea Orientului Mijlociu. În februarie 1980, un raport al US Interests Section – Departamentul pentru apărarea intereselor SUA din Bagdad (Statele Unite nu aveau ambasadă acolo în acel moment) – îl descria pe dictator ca având „un ego fără margini. Foarte obișnuit cu adulația, supunerea, publicitatea lingușitoare, devotamentul slugarnic și servilismul, el ia act de uralele maselor cu un zâmbet rece și distant și dând regal din mână.“ Era terifiant să lucrezi pentru Saddam la nivel înalt. „Te privea fix în ochi, ca și când ar fi vrut să te citească“, spunea unul dintre ofițerii săi. „Uneori putea fi extrem de afectuos, iar în clipa următoare extrem de ostil și de crud.“ Predilecția lui Saddam de a înregistra totul, chiar și întâlnirile sale cu cei mai intimi confidenți ai săi, a creat o colecție imensă de înregistrări. Recuperate după invazia Irakului din 2003, acestea prezintă nu numai vocea lui Saddam în cercul său de apropiați, dar și o ocazie extraordinară de a afla mai multe despre gândirea sa cinică și despre gafele făcute în luarea deciziilor.³

Petrolul a fost factorul care l-a transformat pe Saddam în ceea ce a devenit. Creșterea prețului la petrol care a urmat după războiul din 1973 a adus profituri extraordinare pentru Irak, finanțând economia planificată și lansarea unor proiecte de industrializare la scară largă. Cel mai important, veniturile din petrol au plătit și pentru o armată modernizată și mult mai extinsă. Cu toate acestea, Revoluția iraniană din 1979 și apariția statului šiit au reprezentat o amenințare imediată pentru regimul partidului Ba'ath din Bagdad. Saddam și clica sa făceau parte dintr-o minoritate sunnită care conducea Irakul. În ciuda represiunii acerbe, majoritatea šiiților deveneau tot mai neliniștiți și se organizau grupuri de rezistență clandestine.

Ura arzătoare a lui Saddam pentru Khomeini și, așa cum le-a numit Saddam, „turbanele sale satanice“, era pe deplin împărtășită de Khomeini, care îi privea pe simpatizanții Ba'ath ca pe o minoritate laică sunnită ce reprima majoritatea šiită. Saddam, spunea Khomeini, nu era doar „micul șeitan“, ci și „un porc“, iar regimul Ba'ath, o „blasfemie împotriva islamului“.

Tot ce a auzit Saddam de la serviciile sale secrete confirma că avea la îndemână o ocazie extraordinară: Iranul se diviza, raportau acestea, răvășit de războiul sângeros, „prăbușindu-se într-o stare de haos, crime și încălcări ale legii“, cu „o creștere tot mai pronunțată a ritmului de destrămare și de dezmembrare a forțelor militare iraniene“.⁴

Saddam și-a imaginat un război limitat și o victorie rapidă care să aducă beneficii mari la un cost redus. Va cuceri provincia Kuzestan vorbitoare de limbă arabă (o parte din aceasta fiind cunoscută istoric sub numele de Arabistan), cu 90% din rezervele de petrol iraniene, o va elibera de „jugul persan“ și își va adăuga

bogățiile petroliere în arsenalul economic a ceea ce urma să fie noua sa superputere arabă. Îl va submina pe Khomeini și va pune capăt amenințării acestuia la adresa regimului său. Și își va consacra poziția de lider al lumii arabe. „Trebuie să-i punem cu botul pe labe“, spunea Saddam despre iranieni, pe 16 septembrie 1980, într-o întâlnire cu înalți oficiali. „Acest lucru nu se poate face decât pe cale militară.“⁵

Pe 22 septembrie 1980, Irakul a lansat războiul cu ceea ce ar fi trebuit să fie atacuri aeriene devastatoare asupra Iranului. În schimb, Saddam se aventurase într-un impas ce avea să se dovedească lung și sângeros, cel mai lung război de proporții al secolului XX. Forțele iraniene au fost însuflețite de apariția pe câmpul de luptă a unei noi forțe, Pasdaran sau Garda Revoluționară – inițial o miliție slab pregătită, dar cu luptători fanatici devotați revoluției lui Khomeini. Forțele lui Saddam au folosit ceea ce el numea „muniție specială“ – arme chimice. Dar, în cuvintele sale, dorința lui pentru „bomba atomică arabă“ nu s-a împlinit când avioanele israeliene au distrus reactorul Osirik care urma să producă combustibil pentru o armă nucleară. În timpul războiului, atât Iranul, cât și Irakul au fost puternic afectate de prăbușirea prețului petrolului, în 1986, și de scăderea producției și a exporturilor proprii. Dar Irakul avea „bancheri“. A primit multe zeci de miliarde de dolari în împrumuturi din Arabia Saudită și Kuwait. Iranul nu avea însă bancheri, prin urmare rămânea fără bani. În 1988, membrii marcanți ai regimului islamic l-au convins pe Khomeini că Iranul va fi învins. El a acceptat un acord de încetare a focului coordonat de Organizația Națiunilor Unite, deși a descris această decizie drept „mai dureroasă și mai mortală pentru mine decât să beau o cupă cu otravă“.⁶ Prețul războiului a fost o jumătate de milion de morți și încă un milion de răniți.

Arabia Saudită, în ciuda antagonismului față de Saddam și de regimul Ba'ath din Bagdad, a sprijinit Irakul cu bani și cu arme în timpul războiului, ca un bastion împotriva a ceea ce părea amenințarea mai mare și mai imediată – Iranul revoluționar. Animizitatea dintre Teheran și Riad nu a încetat niciodată. Iranul a sponsorizat crearea unei noi organizații teroriste, Hezbollah Al Hijaz, cu scopul de a răsturna monarhia saudită sau măcar de a facilita instabilitatea și secesiunea regiunii de est a Arabiei Saudite. A lansat atacuri atât în țară, inclusiv împotriva instalațiilor petroliere și a obiectivelor militare, cât și împotriva diplomaților saudiți din străinătate.

„Nu știu cum se va termina totul“, a spus regele saudit Fahd în 1988. „Iranul a pus în pericol relațiile nu numai cu noi, ci și cu vecinii săi și cu întreaga lume... Iranul a încercat de multe ori să submineze securitatea în regiunea Golfului, în Peninsula Arabică și în lume. Ce a câștigat Iranul? Iranul nu a câștigat nimic.“ Cu

toate acestea, adăuga el, „nu putem schimba realitatea geografică a Iranului, iar Iranul nu poate schimba realitatea noastră geografică”.⁷

În vara lui 1990, războiul dintre Irak și Iran se terminase de mai puțin de doi ani. Dar Saddam era încă o dată hotărât să retraseze granițele regiunii. Devreme, în dimineața de 2 august, Irakul a invadat unul dintre propriii finanțatori, Kuwaitul bogat în petrol. A durat mai puțin de două zile pentru a finaliza cucerirea. Regimul lui Saddam s-a mișcat rapid pentru a încerca să șteargă Kuwaitul de pe hartă – ceea ce un manual militar irakian numea „irakizarea Kuwaitului”. Campania de irakizare a fost implementată de un regim brutal de teroare și de jafuri. Fratele vitreg al lui Saddam, acum șeful securității în Kuwait, îi raporta procesul: „După terminarea interogatoriilor, îi tratăm cu asprime, cu foarte multă asprime, apoi îi omorâm și îi îngropăm”.⁸

Imediat după invazia din august 1990, forțele irakiene au început să se adune la frontiera dintre Kuwait și Arabia Saudită. Urma Irakul să-și trimită armata în Arabia Saudită și să cucerească câmpurile petrolifere saudite – reprezentând 25% din rezervele dovedite la nivel mondial? „Ei văd o șansă de a pune mâna pe o parte importantă” din petrolul mondial, îi spunea premierul britanic Margaret Thatcher președintelui George H.W. Bush. „Pierderea petrolului saudit este o lovitură pe care nu ne-o putem permite.”⁹

Prin cucerirea Kuwaitului, Saddam controla aproape 20% din rezervele mondiale de petrol confirmate. Dacă persevera și câștiga petrolul saudit, ar fi ajuns să controleze 45%. Chiar și fără Arabia Saudită, el ar fi dominat Golful Persic, cu cele două treimi din rezervele mondiale de petrol. Pe scurt, putea deveni arbitrul petrolului mondial.

Saddam putea realiza ceea nu realizase președintele Nasser al Egiptului – să fie liderul „națiunii arabe”, să elimine granițele care datau de la Sykes–Picot și, înainte, de la otomani și să domine harta Orientului Mijlociu. Ar fi fost pe cale să-și realizeze ambiția de a crea o superputere arabă bazată pe arme și pe petrol și pe banii și pe influența globală care ar fi rezultat din acel petrol. Toate acestea ar fi schimbat politica globală într-un mod care nu era de așteptat de la noua lume de după Războiul Rece. Aceasta era miza pentru Saddam și, în egală măsură, a oferit motivul solid pentru ca George H.W. Bush și secretarul de stat James Baker să construiască ceea ce a devenit în cele din urmă o coaliție unică după Războiul Rece, formată din 34 de națiuni pentru a se opune lui Saddam.

Războiul a început în ianuarie 1991, cu bombardamente constante asupra Irakului, care au avut un impact devastator

asupra forțelor sale. La un moment dat s-a trimis o cerere urgentă pentru găsierea unor soldați irakieni cu experiență în creșterea cămilelor, căci caravanele de cămile aveau mai puține șanse să fie atacate din aer decât convoaiele de camioane. Pe 24 februarie, imensa coaliție a lansat războiul la sol. A durat puțin peste 100 de ore. Irakul era o națiune învinsă.¹⁰

Așteptările în coaliție erau ca, după înfrângere, Saddam să fie răsturnat de la putere de armată. Dar și-a păstrat puterea absolută.

Răsturnarea directă a lui Saddam nu făcuse niciodată parte din planul de război al coaliției. Scriind șapte ani mai târziu, în 1998, Bush și consilierul său pentru securitate națională, Brent Scowcroft, au expus motivele pentru care coaliția nu a continuat: „Încercând să-l eliminăm pe Saddam... am fi fost obligați să ocupăm Bagdadul și, de fapt, să conducem Irakul. Dacă am fi mers pe calea invaziei, Statele Unite ar fi putut fi încă, teoretic, o putere de ocupație într-un ținut teribil de ostil.”

Coaliția își atinsese obiectivele. Irakul fusese evacuat, armata sa – umilită; Kuwaitul fusese eliberat și harta Golfului – restaurată. Irakul era încolțit, prins într-o întreagă rețea de sancțiuni și de restricții. Și Saddam fusese înfrânt.

Dar nu așa a fost prezentat Războiul în Irak. După cum descria o istorie a Gărzii Republicane evenimentele, americanii și restul coaliției erau pe punctul de a „cădea în capcana” unei bătălii directe și sângeroase cu trupe irakiene din tranșee. „Ținând cont de iminența unor mari pierderi de vieți și de echipamente”, George H.W. Bush, conform acestui discurs, concluzionase că „încetarea focului era singura ieșire”.

La câteva zile după încetarea focului, Saddam le-a spus soldaților săi: „Cele mai puternice puteri științifice, tehnologice și militare... toți s-au adunat împotriva noastră și nu au reușit, în ciuda celor întâmplare. Nu au îndrăznit să atace Bagdadul.” „Cea mai importantă luptă”, susținea el, fusese finalizată cu o mare victorie pentru Irak și pentru regimul său.¹¹

În urma Războiului din Golf, guvernele occidentale au fost convinse că Saddam era hotărât să obțină cele necesare pentru a face rost de arme de distrugere în masă. După cum spunea inspectorul-șef pentru armament al ONU: „Saddam este dependent de armele de distrugere în masă”.¹²

George W. Bush a devenit președinte în ianuarie 2001, la opt ani după înfrângerea tatălui său în fața lui Bill Clinton. Pe 11 septembrie 2001, agenții al-Qaeda au deturnat avioane civile și au atacat World Trade Center din New York și Pentagonul de lângă Washington, D.C., atacul ducând la pierderea a 2 977 de vieți. Statele Unite au răspuns cu „Războiul împotriva terorismului”, începând

cu un contraatac asupra regimului taliban din Afghanistan, care adăpostise al-Qaeda. Câțiva membri din administrația lui George W. Bush au susținut ca pasul următor să fie îndepărtarea lui Saddam, finalizând ceea ce considerau a fi o afacere neterminată când coaliția se oprise lângă Bagdad, în 1991. Unii au susținut că Irakul era aliat al organizației al-Qaeda, deși acest lucru a fost puternic contestat de mulți care au spus că existau puține legături între partidul Ba'ath secular și fundamentalistii al-Qaeda. De asemenea, era clar că regimul de sancțiuni și de îngrădire a Irakului se clătină.

Se puna din ce în ce mai mult accentul pe armele de distrugere în masă. Se credea că Saddam puna la cale un nou program militar. Acesta fusese punctul de vedere al precedentei administrații Clinton. Convingerea a fost susținută de descoperirea, după războiul din 1991, faptului că în mai puțin de 18 luni Irakul ar fi fost în stare să obțină o armă nucleară. Dacă Saddam ar fi așteptat până în 1994 sau 1995 pentru a invada Kuwaitul, ar fi fost într-o poziție mult mai puternică pentru a descuraja sau a rezista coaliției care năvălise în Irak în 1991 – cu un rezultat potențial foarte diferit.

A existat, de asemenea, revenirea după șocul din 11 septembrie, hotărârea de a demonstra din nou puterea americană și de a se asigura că nu va mai exista un alt atac și mai îngrozitor. În loc de descurajare sau de izolare, administrația Bush a adoptat politica „prevenirii”. Căci, spunea Bush: „Dacă așteptăm ca amenințările să se materializeze pe deplin, vom fi așteptat prea mult”.¹³

Pe 20 martie 2003, Războiul din Irak a început cu un puternic baraj aerian cunoscut sub numele de „Șoc și groază”. Până la sfârșitul primei săptămâni a lui aprilie, rezistența irakiană se prăbușea, iar Saddam trimitea în mod iluzoriu ordine unor unități care nu mai existau. Până pe 9 aprilie, „coaliția celor dornici”, condusă de Statele Unite, realizase ce nu se întâmplase cu 12 ani în urmă – capturarea Bagdadului.

Ce trebuia să fie un război scurt s-a transformat într-un conflict lung și istovitor. În timp ce războiul fusese la înălțimea așteptărilor în ceea ce privește efectul său, nu la fel a fost în cazul planificării ulterioare. Politicile puse în aplicare ulterior au fost improvizate, contradictorii și slab adaptate la realitatea de pe teren.

Politica de „de-Ba'ath-ificare” – o frază aleasă în mod deliberat pentru a evoca denazificarea Germaniei după cel de-al Doilea Război Mondial – a fost menită să îndepărteze eșalonul superior al sistemului, dar a fost aplicată mai profund în societate, până la nivelul profesorilor. Mulți dintre funcționarii publici care conduceau ministerele și economia controlată de stat au dispărut, la fel ca mulți alții care contribuiseră la mersul țării.

Ordinul de dizolvare a armatei irakiene a răsturnat ceea ce fuseseră politicile anterioare ale SUA, inclusiv promisiunile de dinainte de război făcute soldaților irakieni că, dacă nu luptă, vor avea grijă de ei, precum și planurile de a folosi mulți soldați pentru reconstrucție și menținerea ordinii. Un general american vorbea în fața a 600 de ofițeri irakieni superiori despre rolurile care le vor reveni în reconstrucția armatei irakiene când a venit vestea că tocmai fuseseră toți demși. Chiar și un plan de a le oferi ofițerilor câte 20 de dolari pentru a cumpăra provizii de urgență pentru familiile lor a fost anulat. În total, peste 600 000 de soldați și alți oficiali de securitate au fost trimiși acasă fără despăgubiri și pensii, fără perspective, doar cu armele, resentimentele și furia lor care aveau să alimenteze rezistența. Luni mai târziu, a fost în cele din urmă instituit un sistem de plată pentru foștii soldați. „Demobilizarea armatei irakiene în loc de depolitizarea ei a pus cel mai capabil grup de bărbați din țară pe o traiectorie opusă, împotriva noastră“, scria generalul și mai târziu secretarul american al apărării James Mattis. Acea decizie de dizolvare a armatei, spunea mai târziu un ofițer american din Irak, a fost momentul „în care am smuls înfrângerea din ghearele victoriei și am creat o insurgență“.¹⁴

La nouă luni de la invazie, un soldat american a dat la o parte cu piciorul un covor într-o livadă, descoperind sub el o bucată de spumă de polistiren. Era pe punctul de a arunca o grenadă în gaură când a apărut Saddam Hussein, răvășit, cu barba murdară și încâlcită. Omul care intenționa să se erijeze în personajul cel mai important din regiune, „eroul“ Orientului Mijlociu și regele petrolului, se ascundea într-o gaură ceva mai mare decât vizuina unui iepure, protejat de câteva arme și cu o valiză cu 750 000 de dolari în bancnote de 100.¹⁵

Armele de distrugere în masă care constituiseră motivul războiului nu au fost niciodată găsite. S-a dovedit că Saddasm ținuse seama într-adevăr de mesajul războiului anterior și închisese operațiunile de obținere a acestora – deși din câte se pare a păstrat opțiunea unei „reporniri rapide“ dacă sancțiunile erau ridicate. Ar fi putut demonta întreaga rațiune a războiului dacă ar fi făcut cunoscut faptul că de data aceasta nu deținea arme de distrugere în masă. Dar făcând acest lucru ar fi trimis un mesaj propriei populații despre slăbiciunile sale. A existat un motiv și mai important pentru menținerea ambiguității despre armele sale de distrugere în masă – descurajarea. Și pe cine dorea să descurajeze? Saddam i-a rezumat într-un cuvânt anchetatorului său de la FBI după război – Iranul.¹⁶

Saddam a fost ulterior condamnat pentru crime împotriva umanității și executat.

Capitolul 29

UN RĂZBOI RECE REGIONAL

Mohammad Khatami nu trebuia să câștige. Printre clericii iranieni, era considerat un moderat și un reformator, dar cu o bază politică redusă. Dar atât de profundă era nemulțumirea sub conducerea liderului suprem Ali Khamenei, succesorul ayatollahului Khomeini, și atât de semnificative schimbările demografice (70% din populație avea sub 30 de ani), încât la alegerile prezidențiale iranienne din 1997 Khatami a obținut o victorie neașteptată asupra candidatului din partea structurilor religioase conservatoare.

Khatami a intrat în scenă cu mandatul de a liberaliza societatea, de a reveni asupra controalelor islamice stricte, de a promova statul de drept și de a reforma economia. Șocați, clericii conservatori din jurul ayatollahului Khamenei și aliații lor din Garda Revoluționară și-au propus repede să submineze programul de reformă internă al lui Khatami și pe Khatami însuși.

Khatami a avut mai mult succes în afacerile externe. A propus un „dialog al civilizațiilor“ ca o cale de a scoate Iranul din izolare. A existat chiar o informare către Statele Unite în acest sens, dar Teheranul și Washingtonul nu au fost niciodată pe aceeași scenă în privința politicii și nu au găsit niciodată un punct de întâlnire. Din perspectiva Washingtonului, orice înțelegere trebuia să se ocupe de atacul cu camionul plin cu explozibil din 1996 asupra turnurilor Khobar din estul Arabiei Saudite, care ucisese 19 soldați ai SUA și rănisese alți 372 și care fusese gândit de Garda Revoluționară a Iranului.¹

Mai mult, în încercarea de a se apropia de detensionarea relațiilor cu Washingtonul, Khatami intra în ceea ce pentru extremiștii islamiști era o zonă „cu acces interzis“. Liderul suprem al Iranului, ayatollahul Ali Khamenei, fusese unul dintre locotenenții-șefi ai lui Khomeini în timpul Revoluției iranienne și șeful Gărzii Revoluționare la începutul războiului dintre Iran și Irak, înainte de a deveni președintele Iranului. Pentru el, antiamericanismul este o necesitate absolută pentru supraviețuirea regimului, un fundament atât pentru ideologia, cât și pentru legitimitatea republicii islamice.²

În ciuda opoziției interne, Khatami s-a decis să îmbunătățească relațiile cu Arabia Saudită, lucru facilitat de faptul că Saddam era încă la putere, iar Iranul și Arabia Saudită îl considerau dușmanul lor comun. Au semnat un amplu acord de cooperare. În 1999,

Khatami însuși a vizitat Riadul; apoi, în 2001, cele două țări au adoptat un acord de securitate limitat, dar minuțios negociat, care solicita neamestecul de ambele părți în treburile interne.

Această apropiere, din 1998 până în 2001, a dat naștere unor declarații despre colaborare uimitoare în lumina antagonismului de astăzi. Prințul Nayef al Saud, ministrul de interne saudit, declara că semnarea acordului a marcat „un mare pas către securitatea dintre cele două țări. Considerăm securitatea Arabiei Saudite securitatea Iranului și securitatea Iranului securitatea noastră.” Ambasadorul Iranului în Arabia Saudită a mers și mai departe. „Capacitatea Iranului de lansare a rachetelor este la dispoziția regatului Arabiei Saudite”, spunea el. „Relațiile noastre cu Arabia Saudită au atins un nivel istoric, în care ne completăm reciproc.”³

Totuși ce a rămas imuabil a fost suspiciunea reciprocă bazată pe incompatibilitatea fundamentală a celor două guverne și a celor două sisteme – unul alimentat cu zel revoluționar și celălalt de statu-quo – unul šiit, celălalt sunnit. Apropierea a eșuat din cauza intervenției iraniene în Liban. Odată cu căderea lui Saddam, în 2003, cele două țări nu s-au mai confruntat cu amenințarea unui inamic comun. Ulterior, declanșarea unui război civil sunnit-šiit în Irak a pus Iranul și Arabia Saudită pe o traiectorie de coliziune, cu atât mai mult având în vedere hotărârea Iranului de a-și afirma hegemonia asupra Irakului. Regele saudit Abdullah spunea că Iranul nu este „un vecin pe care ai vrea să-l vezi”, ci „un vecin pe care vrei să-l eviți”. Căci, adăuga el: „Obiectivul Iranului este de a provoca probleme”.⁴

În 2002, Statele Unite și alte guverne au fost șocate la aflarea veștii că Iranul desfășura în secret programe de dezvoltare a armelor nucleare. Khatami a suspendat aceste programe, recunoscând că urmărirea „dialogurilor” și normalizarea erau acum puse în pericol.

Mișcarea sa a dezlănțuit un torent de denunțuri din partea extremiștilor. „Cei care se ocupă de discuții sunt îngroziți și înainte de a se așeza să vorbească se retrag 500 de kilometri”, declara unul dintre ei, Mahmoud Ahmadinejad, care candida pentru funcția de președinte după Khatami.

Evenimentul care marchează sfârșitul perioadei de detensionare dintre saudiți și iranieni și începutul unei rivalități reînnoite este victoria lui Ahmadinejad la alegerile prezidențiale din 2005. Doctor în managementul traficului, Ahmadinejad fusese primar al Teheranului. Era, de asemenea, veteran al Gărzii Revoluționare și se angajase să readucă Iranul pe traiectoria sa revoluționară și să se afirme ca „puterea preeminentă a regiunii”. Nu trebuia să existe nici un „dialog al civilizațiilor”, nici un compromis cu Statele Unite. În ceea ce privește atacul de pe 11 septembrie, acesta fusese

un complot sionist. Holocaustul nu avusese loc niciodată, Israelul urma să fie „șters din paginile istoriei“, iar o ultimă apocalipsă trebuia salutăată, pentru că avea să-l readucă pe Mahdi, Imamul Ascuns.⁵

Odată ajuns la putere, Ahmadinejad nu numai că a reluat, dar și-a intensificat programul de rachete nucleare și balistice, folosind multe subterfugii pentru a se sustrage sancțiunilor ONU. Centrifugele produceau cantități tot mai mari de combustibil pe bază de uraniu – posibil pentru arme nucleare. Saudiții, împreună cu alți vecini arabi și cu israelienii, nu aveau nici o îndoială că Iranul intenționează să dezvolte arme nucleare și să încerce să domine regiunea. Regele Abdullah a îndemnat Statele Unite să acționeze împotriva Iranului și „să taie capul șarpelui“.⁶

În anii 2011–2012, două „seturi de sancțiuni și restricții“ au fost stabilite de „P5 + 1“ – membrii permanenți ai Consiliului de Securitate al ONU, plus Germania. Împreună, aceste sancțiuni urmau să acționeze precum o menghină puternică, presând economia iraniană cum nu se mai întâmplase niciodată.

Un set de sancțiuni a avut ca scop blocarea Iranului în afara sistemului financiar global. Statele Unite aveau să pedepsească orice bancă care făcea afaceri cu cele iraniene, impunând amenzi uriașe și alte penalități, inclusiv excluderea acestora din sistemul financiar global bazat pe dolari. Sancțiunile financiare urmau să aibă un impact mult mai mare decât se așteptau inițial.

Celălalt set consta în sancțiunile asupra petrolului iranian. Acest lucru afecta centrul economiei iraniene. Iranul producea aproximativ patru milioane de barili pe zi și exporta 2,5 milioane. Economia Iranului era mai diversificată decât cea a producătorilor arabi de petrol din cealaltă parte a Golfului, dar petrolul era în continuare principalul motor al economiei sale și responsabil pentru 65% din bugetul guvernului anterior. Sancțiunile occidentale interziceau importurile de petrol iranian în Europa, asigurările pentru petrolierele iraniene și investițiile companiilor internaționale în sectorul petrolier iranian.

Dar apoi a venit munca grea de convingere a marilor importatori asiatici – China și India – să-și reducă importurile din Iran. Mesajul pentru aceștia a fost că reducerea achiziției de petrol iranian era mult mai puțin disruptivă decât un război care ar fi izbucnit în Orientul Mijlociu din cauza programului nuclear al Iranului. În plus, riscau sancțiuni financiare. Trimisul Departamentului de Stat al SUA pe probleme de energie, Carlos Pascual, s-a străduit să le demonstreze principalelor rafinării de petrol din India cum ar putea să-și diversifice sursele de aprovizionare, să-și reducă substanțial importurile din Iran și, astfel, să evite o bilă neagră din partea sistemului financiar internațional. La rândul său, China a decis, din motive de

„securitate națională“, să-și reducă importurile din Iran și să concentreze ce a rămas într-un singur cumpărător care nu era conectat la sistemul financiar internațional și, astfel, să fie protejată de sancțiunile SUA.⁷

În total, exporturile iraniene au scăzut de la 2,5 milioane de barili pe zi până la 1,1 milioane, cea mai redusă valoare. Presiunea nu s-a terminat acolo. Nici pentru acele 1,1 milioane plățile nu s-au îndreptat către Iran; au intrat în conturi bancare escrow⁴ – în cele din urmă totalizând peste 100 de miliarde de dolari. Împreună, pierderea câștigurilor combinată cu o activitate economică redusă au lovit puternic întreaga economie a Iranului.

Mulți, inclusiv iranienii, au presupus că sancțiunile petroliere vor da greș, deoarece țările consumatoare vor avea nevoie de petrol iranian pentru a evita un deficit și o creștere a prețurilor. Dar nu au văzut ce urma să vină – creșterea rapidă a producției de petrol de șist din SUA. În același timp, Arabia Saudită și ceilalți producători din Golf și-au sporit exporturile. Piața globală se îndrepta spre surplus.

În vara lui 2012, diplomații americani s-au strecurat în Oman, în vârful Peninsulei Arabice. Oman a fost singura țară arabă care a păstrat un dialog cu Iranul. În capitala Muscat s-au întâlnit cu oficiali de nivel mediu din Teheran. Discuțiile s-au oprit într-un „zid de cărămidă“, după cum s-a exprimat unul dintre americani. Cu toate acestea, a contat foarte mult că o astfel de întâlnire secretă a avut loc.⁸

Anul următor, în iunie 2013, a început o nouă fază, ca urmare a unei schimbări de guvern la Teheran. Încă o dată, la fel ca în 1997, un candidat reformist sau cel puțin pragmatic a învins candidatul instituției conservatoare la alegerile prezidențiale iraniene. Încă o dată, candidatul – în acest caz, Hassan Rouhani – se îndreptase spre victorie pe un val de nemulțumire omniprezentă, provocat de recesiunea profundă în care sancțiunile și izolarea aruncaseră țara.

Rouhani însuși nu era străin de putere. Studiase în străinătate, în Scoția, la Glasgow Caledonian University, unde își susținuse doctoratul cu tema „Flexibilitatea legii Șaria“. Timp de 16 ani, condusese Consiliul Național de Securitate al Iranului. Dar își precizase clar poziția în timpul campaniei din 2013: „Este bine ca centrifugele să funcționeze“, spusese el, „dar este, de asemenea, important ca economia să funcționeze și ca roțile industriei să se învârtă.“ Acum, în calitate de președinte, a recunoscut că noua sa administrație moștenește o economie „în cele mai nefavorabile condiții“ și că guvernul era pe cale să rămână fără bani. Ca Iranul să iasă din menghina sancțiunilor, trebuia să facă ceva.⁹

Ce a urmat acum au fost negocierile secrete, într-o îndepărtată vilă pe malul mării în Oman, conduse din partea americană de secretarul de stat adjunct, William Burns. Remarcabil la aceste negocieri – și la cele ulterioare – a fost faptul că mulți dintre iranienii de nivel înalt își făcuseră studiile universitare fie în Statele Unite, fie în Marea Britanie, ca beneficiari ai șanselor educaționale create de șahul pe care îl disprețuiau. Când negocierile secrete au devenit cunoscute, Arabia Saudită, împreună cu Emiratele Arabe Unite și Israel au fost îngrozite să constate că aliatul lor apropiat american se întâlnește în secret cu dușmanul lor cel mai mare, fără nici un semnal sau măcar indiciu pentru ei. A fost nevoie de o altă serie de negocieri pentru a include toți membrii P5 + 1 la un loc.¹⁰

În ianuarie 2014 a fost anunțat un acord nuclear provizoriu – „Planul comun de acțiune”. Având în vedere complexitatea negocierilor politice și a detaliilor tehnice, acestea au fost urmate de încă un an și jumătate de negocieri obositoare, frustrante. Secretarul de stat John Kerry a condus partea americană. Secretarul pentru energie, Ernest Moniz, fizician de la MIT, a fost recrutat cu o notificare de câteva zile pentru a oferi expertiza nucleară care se va dovedi crucială în negocierile prelungite. La un moment dat, Obama a avut o conversație telefonică neașteptată de 15 minute cu Rouhani, în timp ce acesta din urmă se deplasa de la Adunarea Generală a ONU la aeroport. Apelul s-a încheiat cu Rouhani urându-i lui Obama în engleză: „O zi bună”.

În cele din urmă, în august 2015 s-a încheiat acordul final. În esență, butonul nuclear a fost pus pe pauză. Timp de zece ani a restricționat capacitatea Iranului de a obține combustibil nuclear și de a dezvolta capacități nucleare. Acesta prevedea „inspecții intruzive” menite să asigure un avertisment de un an dacă Iranul încerca să „scape” și să-și reia programul de înarmare. Miezul reactorului nuclear Arak trebuia umplut cu beton pentru a garanta că nu putea fi repornit. La rândul lor, sancțiunile financiare și petroliere urmau să fie ridicate. Teheranul urma să câștige controlul asupra sumelor de 100 de miliarde de dolari deținute în contul escrow al exportului de petrol. De asemenea, avea să primească 50 de miliarde de dolari din active care fuseseră înghețate în Occident, datând de pe vremea luării de ostatici, în 1979. Aceștia erau bani de care Iranul avea neapărată nevoie.¹¹

În ciuda opoziției puternice atât la Washington, cât și la Teheran, acordul a intrat în vigoare în ianuarie 2016. Iranul a început să crească exporturile de petrol și, în același timp, să revendice miliardele de dolari ținute în afara țării.¹²

Ce avea să se întâmple după zece ani? Occidentul a sperat că trecerea timpului și schimbarea generațională vor face guvernul să

treacă de la zelul revoluționar și ambițiile hegemonice la integrarea cu comunitatea globală. Susținătorii s-au bazat, de asemenea, pe clauza conform căreia, dacă Iranul ar fi fost să încalce condițiile acordului, sancțiunile „ar fi reînstituite pe loc”. Cu toate acestea, pentru critici, zece ani au fost o perioadă scurtă, iar Iranul nu era de încredere: continua să dezvolte rachete balistice și proiectele sale agresive în regiune și, la momentul potrivit, avea să încalce inevitabil acordul. Până atunci, acordul internațional privind controlul asupra programului Iranului se va fi evaporat. Sancțiunile „reînstituite pe loc” își vor fi pierdut importanța.

Donald Trump, atât în calitate de candidat, cât și ca președinte, a denunțat în repetate rânduri acordul nuclear drept „cea mai proastă înțelegere făcută vreodată”. În mai 2018, respingând apelurile cancelarului german Angela Merkel și ale președintelui francez Emmanuel Macron, care veniseră amândoi la Washington pentru a-l convinge, Trump a anunțat că Statele Unite se retrag din acord. Aceasta însemna că Statele Unite urmau să reimpună sancțiunile.¹³

Dacă așteptările administrației Obama privind negocierea acordului nuclear fuseseră ceea ce s-ar putea numi „maturizarea regimului”, într-un fel sau altul, administrația Trump căuta schimbarea regimului de la Teheran... schimbare fie în modul în care funcționa, fie privind persoanele care ocupau scaunele puterii. Până în noiembrie 2018 au fost instituite sancțiuni unilaterale ale SUA asupra Iranului, inclusiv noi restricții la achiziționarea de petrol iranian. „Petrolul se află în prima linie a confruntării și a rezistenței”, a spus Rouhani. Ceilalți semnatori ai P5 au argumentat cu tărie împotriva retragerii SUA, dar companiile și băncile lor nu au avut de ales decât să fie de acord cu sancțiunile. În caz contrar, ar fi fost excluse din sistemul financiar al SUA și supuse unor penalități din partea acestora.¹⁴

Unul din principalele argumente ale celor care criticau acordul era că nu abordase intervenția Iranului în regiune. În mijlocul tuturor luptelor locale și naționale, multe dintre conflictele din Orientul Mijlociu se încadrează acum în ceea ce a fost numit noul „război rece” regional, lupta mai amplă dintre Iran și Arabia Saudită din Orientul Mijlociu. Iranul declară că își exportă revoluția și sprijină „partidul de rezistență” împotriva Statelor Unite, Israelului și monarhiilor arabe, protejând astfel revoluția islamică de acasă. Motorul său este Forța Quds (care înseamnă „Ierusalim”), brațul străin al Corpului Gărzii Revoluționare Islamice, CGRI. În ceea ce îi privește pe saudiți și pe ceilalți arabi din Golf, Iranul se străduiește să obțină hegemonie asupra regiunii și să întemeieze un „nou imperiu persan”. Uitați-vă la hartă, spun ei. Raza de acțiune

a Forței Quds în fiecare țară, rând pe rând, face parte dintr-o strategie de încercuire a Arabiei Saudite și a Emiratelor Arabe Unite și, în cele din urmă, de doborâre a acestora.

Libanul, pe malul Mării Mediterane, la marginea de vest a Orientului Mijlociu, a devenit primul câmp de luptă pentru exportul revoluției Iranului, în acest caz cu mult înainte de invazia Irakului. Țara a fost creată prin desenarea hărții după Primul Război Mondial, cu o mică majoritate de creștini maroniți și o ordine politică bazată pe împărțirea puterii între creștini și musulmani. Politica sa încă de la independență a fost turbulentă, cu un model cronic de asasinat ale prim-miniștrilor și președinților. A fost, de asemenea, un teren de testare pentru sinucigașii cu bombă moderni, inclusiv într-un atac care a ucis 241 de militari americani și într-un altul care a distrus ambasada SUA la Beirut. Organizația teroristă politico-militară Hezbollah („Partidul lui Dumnezeu“) a fost creată de Iran din comunitățile šiite din Liban. Luptătorii săi de miliție au fost instruiți de CGRI; dezvoltarea sa a fost supravegheată de clerici și de soldați din Iran; o mare parte din bani și din armament, inclusiv rachete și proiectile, provin din Iran. A devenit forța dominantă în politica libaneză, menține rețele în Africa și America de Sud și desfășoară o forță de luptă formidabilă, atât în Liban, cât și în alte părți din Orientul Mijlociu, în sprijinul obiectivelor iraniene. În 2018 a devenit cel mai mare partid din parlamentul libanez. În 2020, o coaliție dominată de Hezbollah a preluat guvernul. Libanul a fost primul mare succes regional al Iranului.¹⁵

¹⁵ Depozit bancar prin care deponentul pune la dispoziția unui beneficiar o sumă de bani pe care acesta o va primi la îndeplinirea unor condiții stabilite și prezentate în contractul încheiat între ambele părți. (n.red.)

Capitolul 30

LUPTA PENTRU IRAK

Irakul fusese în vizorul Teheranului de la începutul Revoluției iraniene. Populația majoritar șiiită și legătura religioasă dintre cele două țări au făcut din Irak ținta clară pentru a exporta revoluția. Dar, atât timp cât Saddam era acolo, acel drum era blocat.

Ce a urmat după războiul din 2003 și căderea regimului lui Saddam a fost o luptă pentru autoritate și resurse și un carusel al răzbunărilor, în care politicienii și milițiile sunnite și šiite au dus o luptă pe viață și pe moarte pentru putere și prada de război. De asemenea, i-a oferit Iranului ocazia pe care și-o dorea în Irak, împreună cu politicienii și milițiile šiite. Iranul urmărea să mențină Irakul fragmentat și sub controlul său și să asigure dominația šiită. Și, în mod decisiv, Irakul putea fi platforma din lumea arabă de unde să-și exporte revoluția și să înfrunte Arabia Saudită sunnită și celelalte țări arabe din Golf.

Avea multe instrumente cu ajutorul cărora să-și urmărească obiectivele în Irak – religie și comerț, mită și subvenții pentru liderii politici și tribali, intimidare și amenințări, violență și asasinate. Dar cel mai important instrument a fost Forța Quds a Corpului Gărzii Revoluționare Islamice, care dispunea de propriii soldați și care a creat și a dirijat miliții šiite irakiene. Dar campania iraniană era contrabalansată de puterea americană – care era întărită în fața insurgenței sunnite de „creșterea bruscă” a forțelor militare americane în 2007–2008. Dar, în 2011, declinul violenței și incapacitatea de a negocia un nou acord privind statutul forțelor militare cu guvernul irakian au dus la retragerea aproape în totalitate a forțelor americane.

După retragere, prim-ministrul Nouri al-Maliki, membru al partidului šiit Dawa, s-a schimbat și a devenit tot mai despot. A centralizat puterea, a alimentat tensiunile sectare, s-a aliat cu milițiile pro-iraniene și a ajuns să fie văzut drept „omul de referință al Iranului” în Irak. Regele saudit Abdullah a refuzat să-l întâlnească. „Este un agent iranian”, a spus regele.¹

Maliki a anulat colaborarea šiită-sunnită. Oficialii sunniți și ofițerii au fost concediați brusc, fără salariu sau pensie, ori închiși. Militarii americani colaboraseră cu Deșteptarea sunnită și acum ar fi putut să-i protejeze pe membri, dar americanii plecau. „A fost datoria mea și o onoare să colaborez cu americanii ca lider tribal care luptă împotriva terorismului”, spunea un șeic sunnit. „Dar

acum pare că am fost abandonați. Am fost părăsiți în mijlocul drumului.”²

Pentru Teheran, Irakul era elementul esențial în ceea ce s-ar numi „axa rezistenței”. În centrul axei se afla Qassem Soleimani, care timp de două decenii fusese comandantul Forței Quds. El a fost atât creatorul, cât și cel care a implementat axa de rezistență.

Soleimani avea doar vreo 20 de ani în 1980 și lucra la serviciul municipal de apă când Saddam Hussein a invadat Iranul. Detașat în ceea ce urma să fie o scurtă misiune de a duce apă trupelor de pe front, nu a mai plecat niciodată. Războiul a devenit vocația sa; el va descrie câmpul de luptă „ca un alt fel de paradis”.³

Sub comanda sa, Forța Quds a devenit o mașinărie foarte organizată și foarte eficientă, atât pentru lupta convențională, cât și pentru războiul asimetric împotriva puterilor mai mari. Soleimani era condus de devotamentul său față de Republica Islamică și Revoluția iraniană.

După invadarea Irakului de către SUA, în 2003, Soleimani a coordonat războiul împotriva forțelor coaliției. Cel mai important instrument al său au fost milițiile šiite, sponsorizate și controlate de Iran – și îndeosebi de el. Iranul a recrutat luptători, i-a instruit în tabere secrete din Iran și Liban și i-a îndoctrinat cu ideologia proprie și cu gloria martiriului. A finanțat milițiile și le-a furnizat informații și arme letale, inclusiv armament greu, dispozitive explozive improvizate și „penetrator exploziv” care poate străpunge armura metalică a tancurilor și a vehiculelor militare. Aceste arme vor fi responsabile pentru moartea multor americani și a altor forțe ale coaliției.⁴

Petrolul avea să joace un rol esențial pentru viitorul Irakului, așa cum o făcuse și în trecut; dar producția s-a prăbușit – rezultat al lipsei de investiții, al managementului defectuos și al sancțiunilor dinainte de război, iar apoi s-au agravat mult jafurile postbelice și lipsa de securitate a adus cu ea atacurile insurgenților. Abia în 2009 Irakul a ajuns din nou la nivelurile de producție din 2001.

2009 a fost, de asemenea, anul în care, la șase ani de la invazie, Irakul a fost în cele din urmă organizat suficient pentru a ține o rundă competitivă de licitații pentru a aduce companii străine cu capitalul și tehnologia de care avea neapărată nevoie pentru a-și revitaliza câmpurile petrolifere imense care erau subdezvoltate și subfinanțate. Aproximativ 15 companii au ajuns în consorții organizate în zece câmpuri existente.

Un editorial *New York Times* a prezentat „suspiciunile normale” legate de faptul că preluarea controlului asupra petrolului irakian ar fi fost adevăratul motiv pentru care Statele Unite invadaseră Irakul. Dar acele „suspiciuni” au fost contrazise de ceea ce s-a

întâmplat de fapt. După cum s-a dovedit, din cele 15 companii, doar două erau americane. Celelalte erau de naționalități diferite: malaysiană, chineză, coreeană, rusă, norvegiană, turcă, franceză, britanică și neerlandeză. Irakul avea nevoie de aceste companii. Petrolul nu este doar inima economiei irakiene. În termeni economici, Irakul este petrol, care reprezintă peste 90% din veniturile guvernamentale, peste 99% din exporturi și aproape 60% din PIB. Banca Mondială descrie Irakul drept „liderul mondial în ceea ce privește dependența de petrol”.⁵

Saddam blocase dezvoltarea industriei petroliere în regiunea kurdă. După răsturnarea sa, regiunea semiautonomă își câștigase dreptul de a-și dezvolta resursele petroliere. Dar erau resurse acolo?

Kurzii au recunoscut că trebuie să fie foarte competitivi, din cauza lipsei de dezvoltare și a cunoștințelor de geologie, pentru a atrage investiții străine. Până în 2016, aproximativ 27 de companii erau active în Kurdistan, majoritatea independente. În timp ce forau în munți, au descoperit că geologia este o provocare. Totuși, între 2008 și 2016, producția kurdă a crescut la peste 300 000 de barili pe zi, substanțial pentru o regiune care nu produsese aproape deloc petrol înainte de 2003.

Conflictele erau constante între Bagdad și Erbil, capitala Kurdistanului, pentru controlul petrolului și al veniturilor, rezultate parțial din ambiguitatea constituției adoptate în 2005. Acest lucru a creat probleme în ceea ce privește conectarea la conducta existentă din nord controlată de Bagdad. Până în 2013 a fost finalizată o nouă conductă kurdă către granița cu Turcia, care a oferit Kurdistanului propria rută directă către Turcia și piața mondială. Aceasta însemna o rută care nu era supusă controlului Bagdadului. Dar supusă bunăvoinței Turciei.

Producția totală a Irakului, inclusiv în Kurdistan, a continuat să-și revină. Această creștere într-o perioadă de majorare a prețurilor a furnizat fondurile atât de necesare. Veniturile petroliere ale Irakului au crescut de la aproape 18 miliarde de dolari în 2004 la peste 89 de miliarde de dolari până la începutul lui 2014.⁶

În vara lui 2014, Maliki cel avid de putere a fost demis din funcția de prim-ministru. Înlocuitorul său a fost Haider al-Abadi, care se alăturase partidului Dawa la vârsta de 15 ani. Doi dintre frații săi fuseseră executați de regimul lui Saddam. Își petrecuse anii de exil în Anglia, unde obținuse un doctorat în inginerie electrică și condusesese o companie de inginerie care, printre altele, gestiona lifturile din clădirea care găzduia BBC World Service. Odată ajuns la putere, a schimbat durele politici antisunnite ale lui Maliki, a adus sunniții în guvern, a încercat să impună un control de stat

asupra milițiilor și a început să elaboreze politici pentru revigorarea economiei irakiene și combaterea corupției. Nu exista nici o îndoială că Iranul dorea să-și exercite dominația. Totuși relațiile cu Statele Unite s-au îmbunătățit, iar Abadi i-a contactat pe vecinii săi sunniți arabi. Pentru că ei puteau face ceva ce Iranul nu putea – să ofere ajutor în relansarea economiei irakiene.

Oricare ar fi fost speranțele pentru stabilizarea Irakului, acestea au fost în curând înăbușite de o altă criză, de data aceasta pe piața petrolului. Prăbușirea prețului petrolului care a început în noiembrie 2014 a costat scump Irakul. Veniturile anuale ale Bagdadului au scăzut cu 50% între 2013 și 2016.

Abadi voia armata americană înapoi în țară în coaliție cu alte state, atât cu puterea aeriană, cât și cu unele trupe la sol. În primul rând, pentru a ajuta la înfrângerea ISIS și la recâștigarea țării. Dar era vorba și de un alt beneficiu – pentru a ajuta la contrabalansarea „insuportabilei presiuni iraniene asupra guvernului său”.⁷

Per ansamblu, Iranul pătrunsese în profunzime în structurile politice și de securitate irakiene, Soleimani fiind orchestratorul. În 2019, mai multe scurgeri de informații iraniene au furnizat dovezi detaliate ale rețelei dense de agenți și de spioni, facilitată de mită și de intimidare. După cum spunea un iranian: „Avem un număr mare de aliați printre liderii irakieni în care putem avea încredere cu ochii închiși”. Diferitele miliții šiite, numite acum ca FMP – Forțele de Mobilizare Populară – erau integrate în aparatul de securitate irakian. Aproximativ jumătate dintre miliții se aflau sub controlul Forței Quds. Pentru a-și consolida și mai mult poziția în viitor, Iranul urmărea să contribuie la transformarea milițiilor în organizații politice și sociale după modelul Hezbollah. Iranul și-a asigurat, de asemenea, beneficii financiare din rolul său în Irak, inclusiv contracte petroliere.⁸

În ciuda succeselor lui Abadi, inclusiv în lupta împotriva ISIS, poziția sa a fost subminată de corupția omniprezentă și de prăbușirea serviciilor sociale. La Basra, centrul pentru 80% din producția irakiană și capitala economică a țării, au izbucnit proteste în 2018 din cauza lipsei de investiții, de locuri de muncă, a penuriei de apă și de electricitate, ceea ce făcea viața insuportabilă în căldura toridă de 46 °C din zilele de vară – situație înrăutățită când Iranul a întrerupt livrările de energie electrică în sudul Irakului. Protestele, răspândite și în alte orașe din sud, au devenit violente. S-a întâmplat ceva fără precedent – au fost incendiate birourile și sediile oficiale ale partidelor šiite și s-a scandat: „Distrugeți partidele iraniene!”⁹

Marele ayatollah Ali al-Sistani, către care își îndreptau privirea milioane de irakieni a deplâns condițiile „mizerabile” din Basra și a cerut o nouă conducere. Abadi a fost forțat să-și dea demisia din funcția de prim-ministru. A durat aproape o jumătate de an înainte

să se poată forma un nou guvern. Deși bătălia pentru noul guvern a fost dificilă, a fost a patra tranziție a puterii în Irak de la sfârșitul domniei lui Saddam. Nici guvernul respectiv nu a rezistat. În 2019 au izbucnit din nou proteste din cauza șomajului, a corupției și a managementului defectuos al serviciilor sociale. Rolul dominant al Iranului a devenit o țintă majoră a protestatarilor șiiți irakieni. Consulatul iranian din orașul sfânt šiit Najaf a fost incendiat. Multe zeci sau chiar sute de protestatari au fost împușcați. Guvernul a căzut. Abia după jumătate de an s-a putut forma unul nou. Până în primăvara lui 2020, Irakul părea în pragul colapsului. În cele din urmă, în mai 2020 a fost validat un nou prim-ministru, Mustafa al Kadhimi, fost șef al serviciilor de informații și anterior jurnalist și șeful unei fundații dedicate semnalării crimelor regimului lui Saddam. „Securitatea, stabilitatea și înflorirea Irakului reprezintă calea noastră“, a spus el. Părea a fi o cale foarte dificilă. Pe lângă confruntarea dintre Statele Unite și Iran, noul guvern trebuia să facă față unei crize violente din cauza coronavirusului, reapariției atacurilor militanților ISIS și evaporării multor venituri din petrol de care depindea bugetul său.

Totuși, într-o mare măsură, Iranul și-a atins obiectivele. Irakul este atât un stat slab, cât și un element central în axa rezistenței.

Capitolul 31

SCENA CONFRUNTĂRILOR

Revolta împotriva eșecurilor sistematice ale regimurilor arabe a început în Tunisia după ce un tânăr vânzător de fructe ajuns la capătul disperării și-a dat foc. Demonstrațiile tot mai numeroase, alimentate de rețelele sociale, l-au forțat pe dictatorul autoritar și corupt Zine el Abidine Ben Ali să fugă din țară în ianuarie 2011, după o guvernare de 23 de ani.

În lunile următoare, în Africa de Nord și în Orientul Mijlociu, manifestanții în număr mare, întărâtați de rețelele sociale și de televiziunea prin satelit, au ieșit în stradă și au ocupat piețele. Aceste mișcări și schimbarea guvernelor care a rezultat au devenit cunoscute sub numele de Primăvara Arabă, un moment de optimism și de așteptări pentru zorii unei noi ere, evocând cuvintele lui William Wordsworth la începutul Revoluției franceze: „Era o binecuvântare să trăiești să vezi acei zori“. Dar nu a trecut prea mult înainte ca extazul să devină pesimism sumbru, iar Primăvara Arabă să se transforme, în schimb, în ceva pe care unii ar descrie-o mai degrabă o iarnă arabă.

În Egipt, la sfârșitul lui ianuarie 2011, manifestanții au năvălit în Piața Tahrir din Cairo – până la un milion de oameni. Oricât de eterogene ar fi fost ideile lor, obiectivul comun era de a-l forța pe Hosni Mubarak, președintele Egiptului timp de trei decenii, acum în vârstă de 82 de ani, să plece. Conectați prin Facebook și Twitter, surprinși de televiziunile din întreaga lume, au ajuns rapid să fie văzuți ca avangarda unei noi generații. Poliția i-a împrăștiat. Bătăușii, atacându-i de pe cămile și de pe cai, nu au reușit să-i alunge.

Mubarak fusese un aliat ferm, esențial pentru pacea cu Israelul și pentru coaliția Războiului din Golf din 1991 (lăudat de George H.W. Bush drept „prietenul meu înțelept“) și apoi în campania împotriva al-Qaeda. Principalii consilieri ai lui Barack Obama – secretarul de stat Hillary Clinton, secretarul apărării Robert Gates și vicepreședintele Joe Biden – au îndemnat la prudență înainte de a se grăbi să-l lase din brațe pe Mubarak. Gates era în Consiliul Național de Securitate în 1979, când, în opinia sa, Statele Unite au tăiat craca de sub picioarele șahului, cu speranța că va urma o revoluție democratică. Rezultatul fusese în schimb reprezentat de ascensiunea ayatollahului Khomeini, de diplomați americani ținuți ostatici 444 de zile și de Republica Islamică implacabil ostilă.

Consilierii mai tineri din jurul președintelui au dezaprobat cu fermitate. Au fost captivați de entuziasmul Primăverii Arabe și simțeau o afinitate pentru generația Facebook și Twitter. Siguri de puterea și de farmecul oratoric al președintelui Obama, l-au îndemnat pe acesta să nu ezite să-l înlăture pe Mubarak. I-au spus președintelui că ar trebui să fie „de partea corectă a istoriei“.

„Dar cum poate cineva să știe care este partea «corectă» sau «greșită» a istoriei“, scria mai târziu Gates, „când aproape toate revoluțiile începute cu speranță și idealism culminează în represiune și vărsare de sânge? După Mubarak ce va urma?“¹

Secretarul de stat Hillary Clinton l-a trimis pe Frank Wisner, un diplomat pensionat experimentat și fost ambasador în Egipt, pentru a se întâlni cu Mubarak la Cairo. Mesajul pe care l-a transmis Wisner de la Washington era clar – ar trebui să înceapă o tranziție ordonată. La scurt timp după aceea, Mubarak a apărut la televizor, promițând „o tranziție pașnică a puterii“. El spusese, în cuvintele lui Gates, „exact ce îi ceruse administrația să facă“.

Dar asta nu mai era suficient. Obama l-a sunat pe Mubarak și i-a spus că schimbarea trebuie să înceapă „acum“. Și ce însemna „acum“? A doua zi dimineată, 2 februarie, secretarul de presă al lui Obama a dat răspunsul. „«Acum» a început ieri.“²

Nouă zile mai târziu, Mubarak și-a dat demisia. Trimis în Egipt, secretarul de stat adjunct William Burns a raportat: „Vestea nu prea bună este că așteptările sunt nerealist de mari“. La alegerile organizate în pripă mai târziu în acel an, Frăția Musulmană a fost singurul partid care a fost efectiv organizat, iar candidatul său, Mohamed Morsi, a ieșit victorios la limită. Acesta s-a mișcat repede pentru a încerca să consolideze Frăția Musulmană definitiv la putere. Prea repede, după cum s-a dovedit. În 2013, la cea de-a doua aniversare a căderii lui Mubarak, s-au intensificat și mai mult demonstrațiile în Piața Tahrir pentru a protesta împotriva preluării puterii de către Morsi. Au reușit să-l dea jos. Succesorul său a fost Abdel Fattah el-Sisi, fost șef de stat-major al armatei. „Partea corectă a istoriei“ se dovedise neclară.

Căderea lui Hosni Mubarak a avut un impact dramatic asupra echilibrului de putere din regiune. „Aliații noștri din Orientul Mijlociu“, spunea mai târziu Robert Gates, „se întrebau dacă demonstrațiile sau tulburările din capitalele lor ar determina Statele Unite să-i sacrifice și pe ei.“ Ceea ce arabii din Golf au văzut ca lipsa de încredere a Statelor Unite într-o criză le-a sporit sentimentul de vulnerabilitate în fața desfășurării Iranului în regiune.³

Libia este un important exportator de petrol, dar de ordin secund. După evenimentele din Piața Tahrir din Cairo, au izbucnit proteste

în Libia împotriva guvernului condus de temperamentalul dictator Muammar Gaddafi, care era la putere de 42 de ani. Aceștea s-au transformat în scurt timp într-un război civil. În 2003, Gaddafi ieșise din izolarea internațională, renunțând la armele sale de distrugere în masă. Dar acum, în 2011, când Gaddafi se pregătea să lanseze ceea ce se aștepta să fie un atac sângeros împotriva opoziției din orașul Benghazi, Liga Arabă a cerut urgent ajutor, iar forțele aeriene americane și europene care operau sub autoritatea ONU și NATO au venit în salvarea rebelilor. Aici, a spus un consilier al lui Obama, Statele Unite „conduceau din umbră”.

Acest război civil a avut un impact imediat asupra pieței petrolului. Pentru o vreme, toată producția Libiei a fost perturbată, iar prețurile s-au apropiat de 130 de dolari barilul. În octombrie 2011, un Gaddafi fugar, căutând să scape de atacurile aeriene, a găsit refugiu într-o conductă de evacuare și acolo a fost ucis. Regimul său era terminat.

Guvernarea lui Gaddafi a lăsat puțin în materie de instituții. Armele erau peste tot și războiul civil s-a transformat într-un război al milițiilor și al bandelor, în timp ce ISIS se stabilea pe țărmurile mediteraneene ale Libiei. Cantități uriașe de arme din Libia au inundat Africa Subsahariană. Producția de petrol a fost în continuare perturbată, întrucât milițiile luptau pentru controlul câmpurilor petrolifere, al terminalelor petroliere și al veniturilor provenite din petrol. Pe 11 septembrie 2012 – a unsprezecea aniversare de la atacul asupra turnurilor gemene – ambasadorul SUA în Libia, Chris Stevens, și un alt oficial american au fost uciși într-un atac asupra complexului diplomatic american din Benghazi. Încă doi americani au fost uciși a doua zi într-un atac asupra unei anexe aparținând CIA din apropiere.

Poate că Libia mai exista încă pe hărți. Dar nu mai era un stat-națiune funcțional.⁴

Primăvara Arabă a transformat și rivalitatea între Arabia Saudită și Iran într-o confruntare directă – cel mai repede în Bahrain, regatul insular chiar din largul provinciei de est a Arabiei Saudite. Era în joc siguranța petrolului. Aproximativ 60–70% din populația musulmană din Bahrain este šiită. În cursul Primăverii Arabe, manifestanții šiiti, motivați de ceea ce trăiseră ca discriminare politică și economică endemică, au ieșit în stradă pentru a protesta împotriva familiei regale sunnite aflate la guvernare și a ordinii sunnite.

Chiar dacă Bahrainul este mic, reprezintă o verigă esențială în confruntarea dintre Iran și Arabia Saudită. Este legat de Arabia Saudită printr-o șosea de circa 30 de kilometri. Este, de asemenea, o potențială punte pentru ca Iranul să-și extindă autoritatea dincolo de țărmul vestic al Golfului.

Bahrain este un producător nesemnificativ de petrol. Înainte de ascensiunea orașelor Abu Dhabi și Dubai și a statului Qatar, acesta era centrul comercial și financiar al Golfului. În 1995, după războiul din Golf, Flota a 5-a americană, pusă pe tușă după al Doilea Război Mondial, a fost reactivată și staționată în Bahrain ca bază pentru forța care asigură securitatea golfului. Populația šiită din Bahrain se baza pe centrele religioase din Iran și Irak. La rândul său, Iranul afirmă că Bahrainul, deși aflat peste Golf, este o „provincie pierdută” – o revendicare făcută atât de șah, cât și, ulterior, de Republica Islamică. În 1981, la doi ani după ce Khomeini a preluat puterea, Iranul a susținut o lovitură de stat eșuată. O altă lovitură de stat în Bahrain a fost evitată în 1996. În ciuda faptului că Bahrain este condus de familia Al-Khalifa încă din 1783, Iranul și-a reînnoit revendicările asupra regatului începând din 2007. Liderul Forței Quds, Qassem Soleimani, declara că Bahrainul este o „provincie iraniană separată de Iran ca urmare a colonialismului”.⁵

Mulți dintre tinerii šiiti din stradă protestau împotriva șomajului, a condițiilor precare de locuit și a discriminării, dar o grupare intenționa să răstoarne guvernul. Statele Unite s-au grăbit să intermedieze un nou contract social care să le dea šiților mai multe prerogative la putere. Din punctul de vedere al Washingtonului, guvernul Bahrainului a fost dur și obtuz în răspunsul său la demonstrații – și în ceea ce privește tratamentul aplicat cetățenilor šiiti. Dar acordul propus nu a fost acceptabil pentru ceilalți membri ai Consiliului de Cooperare din Golf, în special pentru Emiratele Arabe Unite și mai ales pentru Arabia Saudită. În schimb, au trimis trupe și forțe de poliție de-a lungul drumului spre Bahrain, pentru a înăbuși protestele și a restabili ordinea.

Pentru Arabia Saudită, Bahrainul avea o importanță vitală. Căci națiunea insulară se află la circa 64 de kilometri de Ghawar, cel mai mare câmp petrolifer din Arabia Saudită, la aproximativ 80 de kilometri de Ras Tanura, terminalul gigant de export pentru petrol din Arabia Saudită, cel mai mare din lume și la mai puțin de 48 de kilometri de sediul central al companiei saudite Aramco din Dhahran. Mai mult, šiții sunt predominanți în partea de est a Arabiei Saudite, învecinată cu Bahrain. Posibilitatea unei dominații šiite în Bahrain și subordonarea sa față de politica iraniană ar fi o amenințare directă pentru regatul saudit.

De la Primăvara Arabă din 2011, părți ale opoziției šiite din Bahrain au fost integrate în „axa de rezistență” a Iranului, iar Iranul și-a intensificat sprijinul pentru insurgența din țară. Zeci de tineri šiiti din Bahrain au fost instruiți în fabricarea de bombe și tactici militare în taberele Gărzii Revoluționare din Iran, de Hezbollah în Liban și de miliția šiită în Irak. Au continuat atacurile

împotriva polițiștilor și a oficialilor din securitate, la fel și utilizarea tot mai intensă a bombelor artizanale și a bombelor perforante. În 2017, conducta de petrol din Arabia Saudită, până la rafinăria din Bahrain, o sursă majoră de venituri pentru țară, a fost aruncată în aer. Presiunea avea să continue. Qassem Soleimani a profețit că o „răscoală sângeroasă” în Bahrain va duce la „răsturnarea regimului”.⁶

Dictatorul Siriei, Bashar al-Assad, era atât de încrezător, de fapt foarte încrezător, la sfârșitul lui ianuarie 2011, când oamenii invadau Piața Tahrir din Egipt pentru a cere demisia lui Mubarak din funcție, încât a primit doi reporteri americani la Damasc. El i-a asigurat că așa ceva nu se va întâmpla în Siria. Orientul Mijlociu intra într-o „nouă eră”, a spus el. „Dacă nu ați văzut nevoia de reformă înainte de ce s-a întâmplat în Egipt și Tunisia, este prea târziu pentru orice reformă.” Siria, a adăugat el, era ferită de această problemă. „Siria este stabilă”, a declarat el. „De ce? Pentru că trebuie să fii foarte strâns conectat la încrederea oamenilor. Aceasta este problema esențială.”⁷

Încrederea sa avea să fie testată mai devreme decât credea.

Tatăl său, Hafez al-Assad, preluase puterea în urma unei lovituri de stat în 1970. Sub conducerea acestuia, Siria ajunsese să fie considerată cea mai reacționară dintre vecinii Israelului și cea mai militantă. Pentru Hafez al-Assad, existau numeroase amenințări, din partea Israelului și a regimului rival Ba'ath din Irak la granițele sale până la complotiștii de acasă. Dar cel mai mare pericol intern era provocarea islamică generată de populația majoritar sunnită.

Hafez al-Assad era alauit, o ramură șiiită care cuprindea aproximativ 20% din populație. Alauiții, în ciuda numărului lor redus, dominau guvernul, serviciile militare și serviciile de securitate și din ce în ce mai mult economia. al-Assad a dezlănțuit o forță copleșitoare pentru a face față oricăror provocări la adresa controlului alauit. Regimul se baza pe o supraveghere neconținută a statului polițienesc realizată de cel puțin 15 agenții de spionaj. Dincolo de granițele sale, al-Assad a folosit asasinatelor și forța militară pentru a-și afirma influența asupra Libanului, pe care îl considera o parte a Siriei care fusese ciuntită de „imperialiști” când realizaseră cartografierea ei în timpul și după Primul Război Mondial.

Hafez al-Assad a mai realizat un alt lucru foarte important. A făcut din Siria un aliat al Uniunii Sovietice. A încheiat și o a doua alianță care, la fel ca aceea cu Uniunea Sovietică, se va dovedi esențială, decenii mai târziu, pentru supraviețuirea regimului – de data aceasta cu ayatollahul Khomeini și Iranul revoluționar.

Mișcarea sa a fost susținută de o *fatwa* (lege islamică) convenabilă din punct de vedere politic din partea conducătorului Consiliului Suprem Șiiit din Liban, care a decretat că alauiții, în ciuda diferențelor de doctrină și de practică, făceau parte din Islamul șiiit. Siria va deveni punctul strategic prin care „voluntarii” iranieni treceau spre a se alătura Hezbollahului în Liban.⁸ După căderea lui Saddam, un cordon șiiit se întindea din Iran prin Irak și Siria către șiiții Hezbollah din Liban. Alianțele cu Iranul și cu Uniunea Sovietică au fost un sprijin esențial pentru regim. În ceea ce privește economia, petrolul a contribuit, de asemenea, semnificativ la menținerea regimului al-Assad pe linia de plutire.

În 1947, după o serie de explorări fără succes, Irak Petroleum Company a anunțat că se retrage din Siria. Țara, a spus aceasta, nu avea perspective în ceea ce privește comercializarea petrolului. Președintele Siriei la acea vreme, disperat să obțină veniturile pe care petrolul le putea oferi, l-a instruit pe ambasadorul sirian la ONU să încerce să găsească pe cineva în Statele Unite de origine siriană care să știe ceva despre petrol. Și așa au ajuns membrii delegației siriene la Organizația Națiunilor Unite, în 1948, în micul oraș Benton din sudul statului Illinois. Erau acolo pentru a-l căuta pe un anume James Menhall, care emigrase cu decenii în urmă din Siria în Statele Unite. Menhall venise cu mai multe brevete pentru instalații de foraj portabile și exploatare câteva puțuri producătoare de petrol în micile câmpuri petrolifere din Illinois și Kentucky. Era omul lor.

Dar, din cauza instabilității politice din Siria, nu a putut începe să foreze încă opt ani, până în primăvara din 1956. În decurs de jumătate de an, descoperise petrol care putea fi exploatat comercial. Din păcate, la scurt timp după ce Siria s-a unit cu Egiptul pentru a forma Republica Arabă Unită sub Nasser, concesiunea lui Menhall a fost anulată, fără nici o compensație.

Cu toate acestea, Menhall pusese bazele a ceea ce avea să devină industria petrolieră siriană. Producția nu a ajuns niciodată la cel mai înalt nivel. Dar a fost vitală pentru regimul Assad. Până în 2010, veniturile provenite din petrol au reprezentat aproximativ 25% din bugetul total al Siriei.⁹

În primii câțiva ani după ce i-a urmat tatălui său, în 2000, Bashar al-Assad a slăbit strânsoarea de fier impusă de tatăl său. Angajamentul față de socialismul arab a cedat locul ideii unei economii sociale de piață mai deschise. Bashar a permis accesul la internet și chiar a legalizat telefoanele mobile. Economia a fost stimulată de creșterea clasei de mijloc și de banii care părăseau Irakul vecin. Sirienii din diaspora s-au întors și au cumpărat proprietăți în Damasc.

Bashar fusese medic oftalmolog la Londra. Dar, când fratele său mai mare a fost ucis într-un accident de mașină, a fost readus la Damasc ca moștenitor. Succedându-i tatălui său în 2000, el a fost confirmat în funcție cu 99,7% din voturi la alegerile prezidențiale. Bashar părea să personifice o nouă modernitate, la fel ca soția sa, Asma, fiica unui cardiolog sunnit sirian din Londra. Ea fusese bancher de investiții absolventă Harvard Business School când și-a schimbat direcția pentru a se căsători cu Bashar. Părea să întruchipeze noua eră „deschisă” despre care vorbea soțul ei. Ea a devenit chiar subiectul unui articol într-o revistă americană de modă.¹⁰

Cu toate acestea, reformele economice au avut limitele lor, iar sistemul represiv de securitate și de supraveghere instituit de tatăl lui al-Assad a rămas. La câteva zile după ce al-Assad declarase atât de încrezător că revoltele din restul lumii arabe nu vor pătrunde niciodată în Siria, un grup de școlari dintr-un oraș numit Daraa a scris cu spray pe peretele școlii: „Oamenii vor căderea regimului”. Poliția secretă locală i-a arestat și i-a bătut pe băieți. Cetățenii revoltați au ieșit în stradă în semn de protest. A urmat un val de demonstrații în toată țara.

Pentru al-Assad, reforma se încheiase. Supraviețuirea regimului era acum în joc. El a jurat să distrugă „teroriștii”. Până în mai 2011, tancurile au invadat străzile orașului pentru a înăbuși protestele.

Demonstrațiile s-au transformat într-o revoltă la scară largă. Acum era o lume a internetului, a telefoanelor mobile și a YouTube-ului, a mesageriei instant și a televiziunii arabe prin satelit. Și era o lume în care jihadiștii islamici bine finanțați erau mobilizați în forțe de luptă violente, brutale și extrem de motivate.

Pe măsură ce armata și-a intensificat campania, ofițerii disidenți au dezertat pentru a forma Armata Siriană Liberă (ASL), care a devenit o coaliție liberă de grupuri rebele. Cu aceasta, rășcoala devenea un adevărat război civil. Rândurile dezertorilor s-au înmulțit și au ajuns să-l includă pe fostul prim-ministru al lui al-Assad și chiar pe generalul responsabil cu urmărirea penală a dezertorilor. În august 2014, președintele Obama își exprima punctul de vedere: „De dragul poporului sirian, a sosit timpul ca președintele al-Assad să se retragă”.¹¹

Assad nu avea de gând să plece nicăieri. În același timp, islamiștii radicali deveneau o forță tot mai mare în țară. Un grup s-a proclamat brațul al-Qaeda din Siria. Câțiva dintre luptătorii rebeli s-au alăturat milițiilor islamiste, care erau mai bine finanțate și aveau arme mai bune.

Haosul tot mai mare din Siria a adus alți actori regionali. Garda Revoluționară și milițiile Iranului și Hezbollahul šiit din Liban luptau în curând în Siria, alături de soldații lui al-Assad. Pe de altă parte, statele sunnite, inclusiv Arabia Saudită și Turcia, erau dornice să-l vadă înlăturat și au oferit atât fonduri, cât și arme grupurilor rebele. Alte grupări din Golf, care-și doreau căderea regimului alauit unit cu šiții lui al-Assad, au donat cu generozitate grupurilor islamiste.¹²

Natura extrem de sectară a regimului al-Assad i-a asmuțit pe alauții sirieni, care susțineau regimul, împotriva sirienilor sunniți. Între timp, creștinii sirieni, temându-se de ceea ce li s-ar putea întâmpla sub stăpânirea islamistă și legea Șaria, dacă jihadiștii sunniți biruiau, s-au raliat în jurul regimului al-Assad. Kurzii sirieni s-au organizat în propria forță de luptă și au creat o regiune autonomă din zonele locuite de ei de-a lungul graniței cu Turcia. Ar fi fost un aliat natural pentru forțele anti-Assad. Dar pentru Turcia erau un pericol, din cauza presupusei lor relații cu Partidul Muncitorilor din Kurdistan, care se opunea Ankarei în Turcia. Drept urmare, Turcia urma să își îndrepte armele și avioanele împotriva kurzilor sirieni, precum și asupra islamiştilor radicali.

Numărul refugiaților și al persoanelor strămutate în acest război civil a fost enorm și mulți au migrat în Turcia, Liban și Iordania. Președintele Obama a avertizat că folosirea armelor chimice de către regimul Assad va reprezenta o „linie roșie” care ar declanșa un răspuns militar din partea SUA. În august 2013 s-a aflat că forțele lui al-Assad folosiseră gaze împotriva unei suburbii rebele din Damasc, ucigând până la 1 400 de oameni. Acesta a fost un moment-cheie. Statele Unite au fost la doar câteva ore distanță de lansarea atacurilor aeriene. „Eram pregătiți să apăsăm pe buton”, declara mai târziu generalul Martin Dempsey, comandantul statului-major reunit.¹³

Obama a decis altceva. El a ajuns la concluzia că puterea aeriană ar fi fost insuficientă și ineficientă și a vrut autorizarea Congresului pentru intervenție, dar nu a putut să o obțină. Devenise președinte pentru a pune capăt celor două războaie ale Americii – în Irak și Afghanistan – și nu era dispus să intre într-un al treilea fără o cale clară spre succes. Puterea aeriană din Libia a contribuit la îndepărtarea lui Gaddafi, dar a lăsat în urmă haos. Obama demonstra, de asemenea, că renunțase la „strategiile clasice” de răspuns militar pentru restabilirea „ordinii în politica externă”, după cum va declara ulterior. Mai mult, se temea că un atac aerian nu va elimina toate armele chimice, iar al-Assad ar fi putut apoi să susțină că „a sfidat cu succes Statele Unite”.¹⁴

Totuși un președinte american spusese că folosirea armelor chimice reprezintă o linie roșie, dar nu acționase în acest sens.

Aceasta s-a adăugat la problema Mubarak, ceea ce a făcut liderii din alte țări să pună la îndoială credibilitatea Statelor Unite ca aliat.

Apoi, brusc, problema armelor chimice a fost rezolvată, dar într-un mod neprevăzut. Președintele rus Vladimir Putin, care îl susținea deja pe al-Assad, a intervenit pentru a media un acord de predare către comunitatea internațională a ceea ce se credea că ar fi toate armele chimice ale lui al-Assad. O „răsturnare de situație uimitoare” este modul în care un oficial american descria această mișcare. A ajutat Rusia să iasă din izolarea forțată care urmasese după Crimeea și războiul din estul Ucrainei.¹⁵

Siria nu mai era o țară, ci mai degrabă o serie de câmpuri de luptă și de bastioane, cu granițe în continuă schimbare. Până în 2015, regimul Assad fusese în defensivă. Dar apoi, în luna septembrie a aceluiași an, Rusia a anunțat că va întreprinde operațiuni militare în Siria pentru a sprijini regimul Assad. Aceasta a fost o altă răsturnare de situație. A transformat Rusia într-un actor important în Siria, internaționalizând pe deplin conflictul și consacrând Rusia mai mult decât o putere „regională”, cum o desconsiderase Obama. Acum nu mai exista o rezolvare a conflictului sirian fără Rusia.

Până în acel moment, câteva mii de luptători Quds erau activi în Siria, iar Soleimani zbura frecvent acolo pentru a conduce personal lupta. Iranul a adunat, de asemenea, zeci de mii de luptători din miliția libaneză Hezbollah și din cea irakiană, căliți în luptele împotriva americanilor, cărora li s-au alăturat șiiții afghani și pakistanezi.¹⁶

Assad, susținut de iranieni și de ruși, era acum în ofensivă. A devenit evident că, în pofida acordului intermediat de Putin, nu toate armele chimice fuseseră eliminate. Căci forțele lui al-Assad le-au folosit din nou împotriva bastioanelor rebelilor. Președintele Donald Trump a răspuns cu raiduri aeriene. Primul, în 2017, a lovit un aerodrom care a fost reparat repede. În 2018, noi raiduri, coordonate împreună cu britanicii și francezii, au vizat uzinele de arme chimice, dar organizate astfel încât să nu lovească personalul militar rus din apropiere.

Trupele americane din nord-estul țării au colaborat îndeaproape cu kurzii sirieni și cu forțele democratice siriene pentru a învinge ISIS pe câmpul de luptă. Dar apoi, în octombrie 2019, după o convorbire telefonică cu președintele turc Erdogan, Donald Trump a anunțat brusc retragerea forțelor americane. Acest lucru a facilitat înaintarea armatei turce în nordul Siriei, pentru a forța retragerea kurzilor sirieni – aliații Americii – și a stabili o „zonă de securitate” pe teritoriul Siriei. Putin a trimis trupe rusești pentru a ajuta la „securizarea” regiunii. La ordinele lui Trump, armata SUA s-a retras în grabă, deși cu o singură excepție – s-au regrupat pentru a proteja zăcămintele petrolifere siriene, deși nu era clar

dacă împotriva atacurilor ISIS sau pentru a le ține departe de mâinile regimului al-Assad.

Din 22 de milioane de sirieni, se estimează că jumătate de milion au murit în războiul civil, peste șase milioane au fost strămutați intern și cinci milioane și-au părăsit țara – în total, mai mult de jumătate din populație. Efectele s-au propagat dincolo de Orientul Mijlociu. Fluxul de refugiați din Siria (și din alte țări) în Europa – un milion numai în Germania – a schimbat politica europeană, a stimulat un nou populism naționalist, de dreapta, a contribuit la alimentarea sentimentului antieuropean în Marea Britanie și la ieșirea acesteia din Uniunea Europeană și a pus sub o presiune continuă însăși Uniunea Europeană.¹⁷

Odată cu succesul său în teren, Iranul urmărește să-și asigure podul terestru din Irak prin sudul Siriei și până în Liban. Această rută facilitează circulația luptătorilor, a echipamentelor și a armelor, inclusiv rachete și proiectile, precum și construirea de fabrici subterane de arme de-a lungul traseului. Pentru a-și sublinia obiectivele, Iranul a lansat un videoclip care îl arată pe comandantul Forței Quds, Soleimani, trecând peste granița dintre Irak și Siria. Mesajul său era clar – „unirea comunităților šiite din ambele țări” –, iar urmele cizmelor sale marcau podul terestru.

Și în Yemen, în capitala Sanaa, Primăvara Arabă a declanșat proteste de stradă de proporții în 2011. Dar în această țară situată în colțul de sud-vest al Peninsulei Arabice, a fost nevoie de aproape un an înainte ca un alt „președinte”, Ali Abdullah Saleh, să fie în cele din urmă răsturnat, forțat să plece după 33 de ani la putere. Rezultatul a fost un război civil, tribal și religios. A devenit, de asemenea, terenul pentru un război prin intermediari: Arabia Saudită și Emiratele Arabe Unite *versus* Iran.

Saleh fusese conducătorul Yemenului de Nord în 1990, când fuzionase cu Yemenul de Sud marxist pentru a forma o singură țară. Dar Yemenul unit era mai puțin o națiune și mai mult un amestec de triburi pe care Saleh l-a condus prin patronaj, forță și abilitatea sa cinică de a atâta un grup împotriva celui alt – a numit asta „dans pe capetele șerpilor”.

Yemenul s-a alăturat târziu industriei petroliere. Descoperirile au împins însă producția de petrol la un vârf de 460 000 de barili pe zi, ceea ce a furnizat un flux de venituri de care țara săracă, cea mai săracă din Orientul Mijlociu, avea disperată nevoie. Un proiect pentru GNL a început în 2009 cu o serie de contracte pe 20 de ani, aducând și mai multe venituri.

La începutul anilor 2000, o grupare afiliată al-Qaeda a stabilit o rețută în partea de sud a țării. Atacul asupra distrugătorului

american USS *Cole* din portul yemenit Aden, în 2000, și apoi, cu atât mai mult, 11 septembrie au atras Statele Unite în țară. Au vizat jihadiștii, în mare parte cu drone și avioane, dar și cu forțe speciale. În 2009, afiliații al-Qaeda din Arabia Saudită și Yemen au fuzionat pentru a forma al-Qaeda în Peninsula Arabică (AQAP). Cu baza în Yemen, grupul a ajuns să fie considerat unul dintre cei mai periculoși afiliați al-Qaeda, având experți în fabricarea bombelor care căutau modalități de a doborî avioane americane și europene, de pasageri și de marfă. Ca răspuns la creșterea amenințării jihadiste, Yemenul a primit multe ajutoare din SUA, precum și sprijinul Arabiei Saudite vecine.¹⁸

Saleh avea propriile bătălii de dus, mai ales cu un grup rebel numit Ansar Allah („Susținătorii lui Dumnezeu”). Acesta era format din triburile Zaydi din munții accidentați din nord-vestul Yemenului (extinzându-se pe alocuri chiar în sudul Arabiei Saudite). Triburile Zaydi reprezintă aproximativ 40% din populația musulmană din Yemen. Sunt considerați apropiați de šiiti, deși cu doctrine diferite de cele ale Iranului și cu unele afinități pentru doctrina sunnită.

Ansar Allah a apărut în anii 1990. Fondatorul său a fost Hussein al-Houthi, care l-a denunțat pe Saleh drept personificarea vie a „conducătorului nedrept” care apare în teologia Zaydi. Houthi a călătorit atât în Iran, cât și în Sudan pentru educație religioasă. S-a întors în Yemen pentru a construi o miliție Zaydi și a conduce rebeliunea împotriva lui Saleh în numele pietății și al combaterii corupției – și pentru a rezista invaziei prozelitismului fundamentalist din Arabia Saudită vecină.

Predica sa din 2002, „Un strigăt în fața aroganților”, reflecta retorica Iranului revoluționar. Ansar Allah a avut Hezbollahul drept model pentru noua sa miliție. Houthi a studiat videoclipuri cu Hassan Nasrallah, liderul Hezbollah, și a lăudat modul în care „cuvintele puternice ale lui Nasrallah” făceau „Israelul să tremure”. Miliția Ansar Allah a intrat în luptă cu o scandare din predica lui Houthi, adaptată din strigătul de luptă al Iranului, „Moarte Americii”: „Dumnezeu este mare! Moarte SUA! Moarte Israelului! Blestemați fie evreii! Și victorie pentru Islam!” Rebelii Houthi au început să facă naveta între Liban și Iran.¹⁹

Houthi a fost ucis de forțele lui Saleh în 2004. Ulterior, adepții săi fervenți i-au luat numele – rebelii Houthi. Au primit, de asemenea, sprijin din partea Iranului și a Hezbollahului. Odată cu Primăvara Arabă și plecarea forțată a lui Saleh, în 2012, rebelii Houthi au intrat în ofensivă. Și nu a trecut mult până au câștigat un nou aliat, nimeni altul decât fostul lor dușman, fostul conducător Ali Abdullah Saleh, care a considerat colaborarea cu Houthi ca fiind cea mai bună cale de întoarcere la putere. În septembrie 2014, susținuți de forțele lui Saleh și ajutați de consilieri din Hezbollah,

Houthi au capturat Sanaa, capitala Yemenului. Nu au pierdut timp și au stabilit un culoar aerian direct între Sanaa și Teheran. După ce și-au asigurat Sanaa, rebelii s-au îndreptat spre Aden, cel mai important port de pe drumul spre Marea Arabiei.²⁰

Avansul Houthi asupra Adenului a declanșat semnale de alarmă în Arabia Saudită, deoarece o cucerire a întregului Yemen ar fi consolidat un aliat iranian la granița de 1 700 de kilometri a Arabiei Saudite cu Yemenul. Acea graniță fusese întotdeauna permeabilă, prost definită și dificil de reglementat. Pentru Riad, spectrul unui aliat militarizat al Iranului la granița sa de sud sporea, în viziunea sa, pericolul existențial – încercuirea iraniană a Arabiei Saudite și a Emiratelor Arabe din Golf.

Iranienii au susținut mișcarea Houthi. Un adjunct al ayatollahului Khamenei a declarat că ocuparea capitalei Sanaa a fost „o victorie” pentru Teheran, adăugând triumfător că Teheranul controla acum patru capitale arabe: Bagdad, Beirut, Damasc și Sanaa. Hassan Nasrallah a trimis și el un mesaj în numele Hezbollah: „Axa de rezistență triumfă în Siria și triumfă în Irak și este fermă în Yemen, unde va câștiga, de asemenea, cu voia Domnului, o mare victorie decisivă”.²¹

O victorie Houthi reprezenta o amenințare directă la adresa petrolului. Yemenul are sub stăpânire partea de est a Bab el-Mandeb, strâmtoarea din partea inferioară a Mării Roșii, care are doar 29 de kilometri în cel mai îngust punct. Este punctul-cheie care leagă Oceanul Indian de Canalul Suez și de Marea Mediterană. Aproape cinci milioane de barili de petrol din Orientul Mijlociu trec prin acest punct zilnic, precum și mare parte din comerțul mondial în general. O strâmtoare vulnerabilă la o putere ostilă ar constitui un risc major pentru Arabia Saudită și Emiratele Arabe Unite, țări exportatoare de petrol, pentru Egipt, ale cărui venituri substanțiale depind de canal și pentru comerțul global. De parcă pentru a demonstra pericolele, o rachetă Houthi a lovit un tanc petrolier saudit în timp ce își croia drum prin strâmtoare.²²

În martie 2015, cu milițiile Houthi pe cale să ocupe Aden, Arabia Saudită și Emiratele Arabe Unite au lansat Operațiunea „Furtună decisivă” cu forțe terestre și aeriene și o blocadă maritimă. Pentru Riad, aceasta a fost prima decizie politică majoră a regelui Salman, care urcase pe tron în ianuarie, și mai ales a fiului său Mohammed bin Salman, care fusese deja numit ministru al apărării.

Ceea ce se credea că se va termina în săptămâni, dacă nu luni, a devenit un război lung. Conflictul a ucis mulți civili, a strămutat milioane de oameni, a supus și mai mulți pericolului de înfometare, a perturbat serviciile de bază, cum ar fi apa și electricitatea, precum și sistemul medical, a accelerat epidemii de holeră și de difterie,

apoi de COVID-19 – constituind, una peste alta, ceea ce Națiunile Unite au descris drept o criză umanitară majoră.²³

Campania aeriană condusă de Arabia Saudită a fost criticată pentru că a ucis civili, o critică extinsă asupra Statelor Unite, care au furnizat muniție saudiților. La rândul lor, rebelii Houthi au fost violenți și represivi în Yemen. Au extins războiul lansând rachete balistice mobile Burkan și drone în Arabia Saudită, majoritatea fiind distruse de apărarea aeriană saudită. Sursele rachetelor Burkan și ale dronelor sunt Iranul și gruparea Hezbollah.

Până în 2017, Saleh a încercat să ia legătura cu saudiții pentru a „întoarce o nouă pagină” și, probabil, pentru a schimba din nou taberele. El i-a denunțat pe rebelii Houthi drept marionete iraniene. A căutat să fugă. Dar la un punct de control a fost oprit de miliția Houthi și împușcat.

În ciuda eforturilor ONU de mediere și a eforturilor sporadice pentru încetarea focului, Yemenul a devenit ceea ce este descris ca o „națiune a haosului”, nemaifiind o țară funcțională, ci doar o „entitate nominală care există în mare măsură ca linii pe o hartă și ca un concept în rapoartele ziarelor și informările factorilor de decizie politică”, o serie de ministate, fiecare cu proprii conducători, „în diferite stadii de război unele cu celelalte”.²⁴

Războiul în sine s-a transformat într-un impas. În Senatul SUA creștea opoziția împotriva campaniei saudite și a sprijinului militar american pentru Arabia Saudită. Iranienii obțineau avantaje din conflict pentru un preț de nimic sau, după cum spunea un analist: „Un randament fenomenal al investiției lor”. În timp ce saudiții cheltuiau multe miliarde pentru război, costul avantajelor pentru iranieni se măsoară în zeci de milioane. În 2019, Emiratele Arabe Unite au anunțat că părăsesc coaliția.²⁵

Yemenul ar putea fi un prototip pentru o națiune a haosului. De asemenea, amplasarea sa strategică l-a transformat într-un câmp de luptă critic în marea rivalitate dintre Arabia Saudită și Iran în Orientul Mijlociu modern. „De acum înainte nu mai putem vorbi despre armata siriană, Hezbollah, armata yemenită, armata irakiană și armata iraniană”, anunța televiziunea Hezbollah. „Trebuie să vorbim despre o axă de rezistență ce operează în toate teatrele.” Dar Qassem Soleimani a fost cel care a rezumat strategia Iranului și motivul pentru care întreaga regiune a devenit o scenă de confruntări. Vorbind la un miting ce marca o aniversare a Revoluției iraniene, el declara: „Asistăm la exportul Revoluției iraniene în toată regiunea – din Bahrain și Irak în Siria, Yemen și Africa de Nord”.²⁶

Capitolul 32

ASCENSIUNEA „MEDITERANEI DE EST“

Iranul încearcă să își stabilească o prezență militară permanentă la granița de nord a Israelului, care, împreună cu Hezbollah în Liban, i-ar oferi o capacitate mult mai mare de a se confrunta cu Israelul. Dar aceasta este una dintre cele mai agresive alegeri pe care le poate face Iranul. Căci crește astfel probabilitatea – sau chiar inevitabilitatea – intensificării unui conflict israeliano-iranian. Ca răspuns la rachetele care vizează partea de nord a țării, forțele militare israeliene au lovit infrastructura Quds din Siria și au întrerupt și au distrus transporturile iraniene de arme în Siria și având ca destinație Hezbollah.

Iranul a construit, de asemenea, axa rezistenței la granița sudică a Israelului, sprijinind Hamas, grupul militant al Frăției Musulmane care guvernează Gaza. Hamas este sunnit, dar s-a alăturat Iranului šiit, în opoziție cu Israel, pornind de la premisa că dușmanul dușmanului meu este prietenul meu.

Un obiectiv major iranian este, în cuvintele unuia dintre comandanții superiori ai CGRI, „extinderea securității frontierei noastre până în estul Mediteranei“. Aceasta ar fi o provocare imediată pentru noua regiune cu zăcămintele de hidrocarburi care se deschide în apele Mediteranei de Est. Aceste resurse oferă șanse neașteptate țărilor din Orientul Mijlociu care, până acum, nu au avut resurse. Dar creează, de asemenea, o nouă măr al discordiei.

În 1999, un câmp de gaze naturale a fost descoperit în largul coastei de sud a Israelului. Era de mici dimensiuni, dar a fost prima fisură în dependența totală a Israelului de importurile de hidrocarburi, o sursă de mare vulnerabilitate și de anxietate. În 2008, Israelul a început să importe rezerve de gaze din Egipt printr-o conductă ce traversează Peninsula Sinai.

În general, estul Mediteranei a fost considerat o mare moartă în ceea ce privește orice rezerve semnificative de petrol și de gaze. Dar apoi, în 2009, o companie independentă americană, Noble Energy, și partenerii săi israelieni au descoperit Tamar, un câmp de gaze naturale de dimensiuni importante aflat la circa 93 de kilometri în largul coastei de nord a Israelului. Folosind supercalculatoare pentru a analiza datele cu ajutorul specialiștilor de la universitățile din Tel Aviv și Haifa, geologii au identificat o structură mult mai

mare și mai promițătoare pe care nimeni altcineva nu și-o imaginase a exista acolo. Asta a dus la descoperirea unui alt câmp de gaze naturale aflat la 148 de kilometri în largul coastei Israelului. A fost o descoperire uriașă, poate una dintre cele mai mari descoperiri ale deceniului la nivel mondial. În mod corespunzător, a fost supranumit Leviatan.

Aceste descoperiri au venit exact la timp. Odată cu Primăvara Arabă și căderea lui Hosni Mubarak, conducta care transporta gaze din Egipt peste Sinai către Israel a fost în mod repetat sabotată, iar apoi, în 2012, guvernul Frăției Musulmane din Egipt a anulat acordul.¹

Pe cât de oportune au fost aceste descoperiri pentru securitatea energetică a Israelului, dezvoltarea lor a fost pusă în pericol când guvernul israelian, după ce se angajase anterior să nu schimbe condițiile de fiscalitate, a făcut exact asta. Disputa rezultată a blocat întreaga dezvoltare și i-a pus viitorul la îndoială. A devenit o problemă controversată în politica israeliană, provocând demonstrații ale grupurilor care susțineau că țara nu va obține suficiente venituri în viitor. Dar această dezbatere a avut loc într-o bulă internă, izolată de realitățile competitive și de provocările de investiții ale afacerii globale cu gaze naturale. Pentru a complica și mai mult lucrurile, o comisie guvernamentală a recomandat ca rentabilitatea financiară a companiilor să fie ajustată descrescător și tratată ca o obligațiune practic lipsită de risc mai degrabă decât ca o rentabilitate adecvată unui proiect cu riscuri geologice, geopolitice și comerciale extinse. Apoi autoritățile antitrust, adoptând principii teoretice care nu se încadrau pe o piață mică de gaze în curs de dezvoltare precum Israelul, au blocat și mai mult dezvoltarea. După cinci ani fără progrese, părea că imensa șansă oferită de gazele naturale nu era doar blocată, ci abandonată pe fundul mării.

În 2015, Eli Groner a preluat funcția de director general al cabinetului prim-ministrului. Perioada anterioară petrecută ca însărcinat cu afaceri la ambasada israeliană din Washington îi deschisese ochii asupra semnificației geopolitice a energiei și a ceea ce putea însemna Leviatanul. Apoi a dat peste o nouă carte despre energia mondială care descria piața globală în creștere a gazelor. Pentru Groner era clar – era într-adevăr convins – că, dacă acest impas va continua, Israelul nu va mai avea niciodată șansa să devină exportator date fiind numeroasele proiecte competitive de gaze naturale din întreaga lume.

Înainte să preia funcția, Groner abordase chestiunea Leviatanului cu Benjamin Netanyahu. Prima întrebare a acestuia din urmă fusese: „Știți cât costă protejarea acelor câmpuri?” La care Groner răspunsese: „Motivul pentru care costă atât de mult este pentru că sunt atât de incredibil de valoroase”.

În prima sa zi de muncă la cabinetul prim-ministrului, Groner a anunțat că prioritatea sa era „scoaterea gazului din apă”. Nu numai că va furniza venituri semnificative guvernului, dar putea fi una dintre cele mai importante inițiative care puteau fi întreprinse pentru viitorul economiei israeliene. Pentru o țară dependentă aproape în totalitate de importurile de energie, aceasta putea fi fundamentală, făcând Israelul mai sigur și schimbând relațiile cu vecinii și poate pe o scară mai largă. Dacă proiectul nu mergea mai departe, marele învins ar fi fost Israelul însuși – incapabil să monetizeze gazul într-un mod util și mai puțin sigur.

Netanyahu și-a pus în funcțiune capitalul politic. Impasul se încheiase. Proiectul Leviatan a mers mai departe.

60% din energia Israelului este acum generată cu propriul gaz natural mai degrabă decât cu petrol sau cu cărbune importat. Israelul exportă deja gaze către Autoritatea Palestiniană și către Iordania, prin intermediul companiilor private. Ar putea deveni un exportator internațional, fie sub formă de GNL, fie printr-o conductă subacvatică către Europa – o schimbare uimitoare pentru o țară care se îngrijora atât de mult de vulnerabilitatea rezultată din dependența sa de importuri.

Noble a descoperit un alt câmp important de gaze naturale, Afrodita, în apele Republicii Cipru, la 33 de kilometri nord-vest de Leviatan. Apoi, în 2012, Eni, concernul italian, folosind unul dintre cele mai mari supercalculatoare din lume, a descoperit un câmp uriaș numit Zohr, în apele egiptene, la 185 de kilometri vest de Leviatan, pe care l-a pus în funcțiune într-un timp record, asigurând independența Egiptului în ceea ce privește gazele naturale. Întreaga regiune a devenit acum cunoscută ca bazinul mediteraneean de est – sau MedEst.

Cu toate acestea, în timp ce descoperirile aduc noi șanse, ele prezintă și noi vulnerabilități. Așa cum a spus Eitan Aizenberg, geologul israelian octogenar, primul care „a văzut” Leviatanul: „Ar trebui să fim întotdeauna conștienți de riscurile care ne așteaptă”.²

Cele mai iminente riscuri sunt evidente în nordul acelei regiuni înghesuite. Succesul în apele israeliene a fost observat îndeaproape de Beirut, ducând la runde de acordare a licențelor pentru apele marine ale Libanului. Dar aceste runde au fost îngreunate, așa cum era de așteptat, de disputele dintre cele două țări cu privire la locul unde se află linia de demarcație corespunzătoare între apele teritoriale ale fiecăreia dintre ele.

Poziția Iranului în Liban, direct și prin Hezbollah, îi oferă posibilitatea de a participa la exploatarea petrolului și a gazelor în Marea Mediterană, în largul Libanului. De asemenea, oferă o nouă bază pentru a provoca Israelul – în ceea ce privește securitatea câmpurilor sale offshore, care sunt acum recunoscute în Israel ca un important activ național. „Vă promit, în caz de conflict, în

câteva ore“, declara Hassan Nasrallah, liderul Hezbollah, platformele „vor înceta să funcționeze.“ Pentru a-și susține punctul de vedere, Hezbollah a făcut public un videoclip cu o țintă suprapusă peste o platformă israeliană. A doua zi după amenințarea lui Nasrallah, Egiptul – care acum are nevoie de gaze naturale – a anunțat un acord de 15 miliarde de dolari pentru a cumpăra gaz din exploatarea offshore israeliene. Sincronizarea a fost întâmplătoare și totuși a transmis un mesaj conform căruia nu numai Israelul, ci și Egiptul au o miză majoră în securitatea acelor platforme.³

Ca răspuns la amenințarea iraniană–Hezbollah, Israelul investește masiv în securitatea platformelor sale, inclusiv în adaptarea sistemului său de apărare antirachetă Iron Dome la interceptarea rachetelor antinavă rusești și chinezești care au fost furnizate grupărilor Hezbollah și Hamas.

În ultima zi a lui 2019, uriașul câmp Leviatan a început producția. Israelul a început rapid să exporte o parte din noul său gaz în Egipt, inversând traseul conductei din Sinai, care adusesese anterior gazul egiptean în Israel. Întrucât Egiptul este acum autonom în ceea ce privește gazele, gazul israelian va contribui la reactivarea centralelor de lichefiere din Egipt și va pune din nou pe picioare activitatea de export de GNL a Egiptului. „Europa este clientul nostru“, declara ministrul egiptean al energiei, Tarek el-Molla. „Avem soluția pregătită. Deținem infrastructura necesară.“

Ceea ce a spus ministrul energiei din Israel, Yuval Steinitz – „Am descoperit deja mult mai mult decât putem consuma“ – nu se aplică doar Israelului. Grecia, Israel și Cipru au semnat un acord pentru construirea unei conducte submarine de circa 1 900 de kilometri, care va transporta gazul din Mediterana de Est în Grecia și apoi în Italia. Turcia nu a pierdut timp în denunțarea proiectului, despre care a afirmat că va încălca apele sale teritoriale. Pentru a-și susține punctul de vedere, Turcia a trimis nave de război pentru a însoți navele de foraj în apele despre care Cipru pretinde că aparțin propriei zone economice exclusive.

Descoperirile din Mediterana de Est „au reprezentat o surpriză totală pentru noi“, spunea Steinitz. S-a terminat cu surprinderea. Astăzi, acele ape nu mai sunt considerate o mare moartă în ceea ce privește resursele. Mai degrabă, Mediterana de Est este un element nou și dinamic în industria energetică globală și pentru geopolitică și schimbă harta pentru ambele. Ar putea deveni furnizor de gaze naturale nu numai pentru Europa, ci și, prin intermediul GNL, pentru piețele mondiale. Dar politica în regiune este de așa natură încât aceasta va continua să fie un măr al discordiei.⁴

Capitolul 33

„RĂSPUNSUL“

ISIS a apărut dintr-un secol de istorie care a început cu respingerea statului-națiune de către Islam, favorizată de reacția la prăbușirea Imperiului Otoman, de dominația europeană, de o lume laică și o cultură modernă, de impunerea granițelor după Primul Război Mondial și de lideri detestați de popor.

În anii 1920, orașul egiptean Ismailia, situat pe malul Canalului Suez, a oferit o demonstrație vizibilă a dominației britanice. Căci era atât o enclavă colonială, cât și un oraș-companie, găzduind o bază a forțelor aeriene britanice și sediul operațional al Companiei Canalului Suez, care deținea canalul.

Hasan al-Banna, profesor și musulman profund evlavios, a început să predice în moscheile și cafenelele locale. În 1928, după cum povestea chiar el, câțiva muncitori l-au căutat pentru a se plânge de „umilințele și restricțiile“ impuse de compania care administra canalul, de faptul că erau „doar niște angajați ce aparțin străinilor“. L-au rugat să le ofere îndrumarea islamului.

„Suntem frați în slujba islamului“, a răspuns Banna. „Prin urmare, noi suntem «Frații Musulmani».“ Această nouă societate, a spus el, va salva musulmanii care „fuseseră atacați“ de „agresiunea imperialistă“, de „exploatare“ și de forțe care „le distrug credințele religioase“. „Răspunsul este islamul“, a spus el, „un concept atotcuprinzător ce reglementează fiecare aspect al vieții.“ Ambiția supremă era restabilirea califatului care ducea la „stăpânirea lumii“. Conceptul de „califat“ a devenit, de asemenea, ideea care combătea statul-națiune.¹

Frăția Musulmană s-a dezvoltat rapid și, ca atare, a devenit o țintă a guvernului egiptean. Frăția a înființat un „aparat secret“ în 1943 pentru a efectua operațiuni clandestine, inclusiv asasinate. În 1949, la scurt timp după asasinarea prim-ministrului egiptean, al-Banna însuși a fost asasinat, probabil ca răzbunare. Până atunci, Frăția găsisese deja noi obiective. Unul dintre ele a fost o opoziție profundă față de noul stat Israel, în 1948. Celălalt era rezistența la copleșitoarea amenințare seculară de după război, așa cum erau văzute Statele Unite.

În anul în care a fost ucis Al-Banna, Sayyid Qutb, funcționar public și eseist egiptean, era în Statele Unite cu o bursă pentru studii. La sosirea sa, a fost copleșit de teama că nu va putea rezista „ispitei păcătoase“ care îl aștepta cu siguranță. Ce l-a alarmat cel mai mult a fost ceea ce el a perceput drept sexualitatea exagerată a

vieții în Statele Unite și stilul provocator al femeilor de acolo. El i-a catalogat pe americani drept „o turmă de nesăbuiți și de naivi, care nu cunosc decât pofta trupească și banii”.²

După întoarcerea în Egipt, în 1950, Qutb a devenit unul dintre liderii Frăției și, datorită scrierilor sale, unul dintre cei mai vizibili. El a insuflat un nou militantism organizației și avea să încurajeze violența pentru îndeplinirea obiectivelor sale.

La început, Frăția Musulmană a fost un fel de aliat al loviturii de stat din 1952 care i-a adus la putere pe „ofițerii liberi” conduși de colonelul Gamal Abdel Nasser. Într-adevăr, Nasser i-a oferit lui Qutb o serie de funcții. Dar, pe măsură ce Nasser a îmbrățișat un naționalism mai laic și un socialism arab – și și-a consolidat propria putere –, cei doi bărbați s-au certat năprasnic.

În 1954, un membru al Frăției a dat greș în încercarea lui de a-l asasina pe Nasser. Organizația a fost interzisă. Qutb, acuzat că este membru al „aparaturii secret” al Frăției, a fost închis. În închisoare a scris o serie de comentarii ce au fost scoase afară pe ascuns și publicate în cele din urmă sub titlul *Repere*.

Qutb susținea că lumea modernă se întorsese la perioada de ignoranță și barbarie preislamică care existase înainte de Profet. Musulmanii laici sau chiar musulmanii care nu respectau regulile stricte erau pasibili de *takfir*, excomunicare, și, prin urmare, era corect să fie uciși. Ceea ce se cerea era o „avangardă care să pornească cu această hotărâre” de a reface islamul printr-un război sfânt violent și „în cele din urmă să ducă islamul către destinul său de dominație mondială”. El adăuga: „Am scris *Repere* pentru această avangardă”. Qutb a fost eliberat în 1964, apoi rearestat pentru rolul său într-un alt complot și executat în 1966. Dar cuvintele sale, așa cum scria Lawrence Wright: „Vor răsună în urechile generațiilor de tineri musulmani care căutau să joace un rol în istorie”.³

Un deceniu și jumătate mai târziu, pe 20 noiembrie 1979, la 16 zile după ce ostacii americani fuseseră luați prizonieri la Teheran, au răsunat împușcături în timpul rugăciunilor dinainte de dimineață în Marea Moschee din Mecca, cel mai sfânt loc al islamului. Un zelot cu părul vâlvoi și barbă a apucat microfonul de la imamul care se ruga și a început să dea ordine. Acesta era Juhayman al-Uteybi, un predicator itinerant și fundamentalist.

El construisese o rețea formată din foști membri ai gărzii naționale și studenți islamici de la Universitatea din Medina. Membrii egipteni ai Frăției Musulmane aveau influență asupra facultății sale, inclusiv fratele mai mic al lui Sayyid Qutb. Mișcarea lui Juhayman se extinsese sub ochii binevoitori ai unor clerici seniori conservatori. Adepții săi erau impulsionați de revoltele care au

venit odată cu fluxul de bani din petrol, după criza petrolului din 1973, și cu integrarea țării în economia mondială. Între 1974 și 1978, PIB-ul națiunii aproape s-a dublat. Construcțiile erau în plin avânt, transformând orașele. S-au făcut averi colosale, educația se extindea rapid, saudiții mergeau la universități de peste ocean, tehnocrații elaborau planuri cincinale – și tot mai mulți occidentali veneau să lucreze în regat.

Adepții lui Juhayman au îmbrățișat ideile pe care le expusese într-o serie de epistole, condamnând guvernul saudit pentru erezie și corupție, pentru subminarea islamului, pentru că le permitea femeilor să primească educație și chiar să apară la televizor, pentru că permisesse să apară „ambasade creștine” într-o țară musulmană și comisesse o mare fărădelege vânzând petrol americanilor.

În jur de 500 dintre militanții săi se ascunseseră cu arme în Marea Moschee. A fost nevoie de mai mult de două săptămâni și de multe vieți sacrificate până când militanții au fost scoși și fie uciși, fie capturați. Capturarea Marii Moschei a fost descrisă ca „prima operațiune la scară largă a unei mișcări internaționale jihadiste în vremuri moderne”.⁴

Poate că atacul lui Juhayman a fost un eșec. Cu toate acestea, a fost și un succes, pentru că a devenit un punct de referință pentru tinerii islamisti, iar epistolele sale au câștigat credibilitate și influență printre ei.

Până în acel moment, în Egipt se înființase o vastă rețea jihadistă. Anwar Sadat, care îi curtase pe islamisti în încercarea de a prelua puterea pentru a scăpa de strânsoarea nasserită, se întorsese împotriva lor. Soția sa a mers atât de departe încât a susținut public dreptul femeilor de a divorța. Mai mult, Sadat a comis păcatul transcendent – făcând pace cu Israelul –, în schimb Israelul a înapoiat Sinaiul, cucerit în războiul din 1967. Pe 6 octombrie 1981, trei soldați care erau membri ai al-Jihad au sărit dintr-un jeep la o paradă militară, au aruncat grenade de mână și apoi au început să tragă, omorându-l pe Sadat. Conducătorul acestui atac a fost un locotenent în vârstă de 23 de ani, care luase contact cu scrierile lui Juhayman prin fratele său, care fusese la Mecca în timpul asaltului asupra Marii Moschei. Acele scrieri, spunea locotenentul în interogatoriul său, îl așezaseră pe „calea martiriului”.⁵ Era deschisă calea spre jihadism.

Mișcările islamiste din Orientul Mijlociu acoperă o gamă largă. Cea mai proeminentă și mai influentă este Frăția Musulmană din Egipt, cu ceea ce au fost descriși ca „afiliați, descendenți și ramuri” în zeci de țări. O organizație ierarhică, membrii acesteia urcă în rang până când, după câțiva ani, devin Frați cu drepturi depline. După cum scria un cercetător: „Preocupările politice ale grupurilor islamiste trebuie să concureze cu activitățile educaționale și religioase. Milioane depind de vasta lor infrastructură socială”,

inclusiv asistența medicală care compensează serviciile guvernamentale inadecvate. Dar religia și o societate bazată pe islam sunt „fundamentul pe care se construiește orice altceva“, cu angajamentul de a răsturna statele naționale existente în regiune și obiectivul final al unui „stat islamic global“. Scopul nu este însă de a ne întoarce la secolul al VII-lea. Nici de a îmbrățișa jihadismul lui Qutb. Dar alții cu siguranță o vor face.⁶

În decembrie 1979, la o săptămână după capturarea lui Juhayman în Mecca, armata sovietică a traversat pontoanele peste râul Amu Darya și a început invadarea Afghanistanului. Ceea ce sovieticii credeau că va fi o campanie rapidă s-a transformat într-un război lung și obositor; au descoperit că mujahedinii, luptătorii musulmani cu care se confruntau, erau dușmani feroce și implacabili, pe care SUA și Arabia Saudită aveau să-i sprijine cu arme și cu bani.

De asemenea, printre cei care furnizau bani s-a numărat Osama bin Laden, al șaptesprezecelea fiu al unui migrant yemenit analfabet, care devenise cel mai mare contractor din Arabia Saudită, construind mare parte din infrastructura modernă a țării. Cu toate acestea, Osama bin Laden și-a găsit vocația nu în construcții, ci în rezistența islamică la invazia sovietică din Afghanistan și apoi în jihadism și teroare. Și vedea în Statele Unite marele dușman. Colaboratorul său principal a devenit Ayman al-Zawahiri, un medic care a fondat al-Jihad în Egipt. Zawahiri vedea Jihadul afghan ca modalitatea „de a-i pregăti pe mujahedinii musulmani să declare mult așteptatul lor război împotriva superputerii care acum domină în exclusivitate tot globul, și anume Statele Unite“. Zawahiri a perfecționat, de asemenea, argumentele eroului său, Sayyid Qutb, despre *takfir* – conform căruia musulmanii care nu respectau restricțiile sale draconice sau care cooperau cu instituțiile democratice erau, prin definiție, apostazi și, prin urmare, meritau să fie uciși. El a promovat folosirea sinucigașilor cu bombă, deși suicidul este interzis de Coran.⁷

În 1995, bin Laden declara că regele Arabiei Saudite este un trădător – o ruptură irevocabilă de patria sa. În anul următor, invocând prezența continuă a trupelor americane în Arabia Saudită, el a emis o „Declarație de război împotriva americanilor care ocupă pământul celor două locuri sfinte“. În lumea din afara Arabiei Saudite, această ieremiadă emisă dintr-o peșteră din Afghanistan a trecut neobservată.

La începutul lui 1998, mai multe dintre grupurile jihadiste au fuzionat într-o singură organizație – al-Qaeda – care în limba arabă înseamnă „Baza“. Liderul era Osama bin Laden; adjunctul său,

Zawahiri. Obiectivul era să declare război „intereselor SUA din întreaga lume“.

Războiul lor a început pe 7 august 1998, când, la 11 minute unul de celălalt, sinucigași cu bombe au provocat explozii puternice la ambasadele SUA din Kenya și Tanzania. În Kenya, au fost ucise 210 persoane și 4 000 au fost rănite. Doi ani mai târziu, distrugătorul de rachete USS *Cole* a fost bombardat într-un port yemenit. Și apoi a avut loc catastrofa din 11 septembrie 2001, în care trei avioane deturnate au distrus turnurile gemene ale World Trade Center și o parte a Pentagonului. Singurul motiv pentru care Capitoliul a fost cruțat a fost faptul că al patrulea avion decolase cu o oră întârziere de pe aeroportul Newark, iar pasagerii de la bord, aflând ce se întâmplase, au reușit să forțeze avionul să se prăbușească în afara Washingtonului, într-un câmp în Pennsylvania.

Statele Unite au răspuns cu „Războiul împotriva terorii“. Primul front a fost în Afghanistan, împotriva al-Qaeda și a guvernului taliban care tănuise totul. Membrii al-Qaeda au fost urmăriți fără încetare. Dar a durat un deceniu, până în 2011, până când bin Laden a fost ucis în cele din urmă într-o vilă aflată la circa 80 de kilometri de capitala Pakistanului, Islamabad, unde se ascunsese de câțiva ani. Adjunctul său, Ayman al-Zawahiri, a preluat apoi conducerea organizației.

Petrolul era foarte important în planurile al-Qaeda ca strategie de a ataca guvernele arabe, cel al Statelor Unite și economia mondială. Bin Laden a cerut ca atacurile asupra petrolului să crească prețul acestuia și „să epuizeze Statele Unite până la faliment“. O publicație jihadistă a prezentat „Legile pentru a ataca interesele legate de petrol și o revizuire a legilor aferente Jihadului economic“.⁸

În 2013, jihadiștii au invadat uzina de gaze naturale Amenas din sudul Algeriei, unde 700 de angajați au fost ținuți ostatici și 40 uciși. O publicație al-Qaeda a încurajat atacuri asupra industriei petroliere într-un articol intitulat „Despre cum țintim călcâiul lui Ahile al economiilor occidentale“ și a proclamat că atacul asupra instalațiilor energetice este „pentru a transmite un mesaj divin“. Un studiu a înregistrat 97 de atacuri asupra sectorului energetic în șapte țări din Orientul Mijlociu și din Africa de Nord între 2001 și 2016.⁹

Al-Qaeda a creat o organizație afiliată, Al-Qaeda din Irak. Practicile sale erau atât de brutale încât chiar și Ayman al-Zawahiri, susținător al doctrinei *takfir* ce justifica uciderea musulmanilor care nu erau pioși, a criticat-o pentru excesele sângeroase în uciderea musulmanilor. Al-Qaeda din Irak a luat un

nou nume – Statul Islamic din Irak – cu misiunea de a șterge harta din precedenții 100 de ani și de a o înlocui cu un califat care nu va cunoaște frontiere și nu va ține cont de hărți. Haosul războiului civil sirian a furnizat statului islamic un nou teatru de operațiuni. S-a redenumit Statul Islamic în Irak și ISIS în Siria. Unii îl numesc SIIL – Statul Islamic al Irakului și Levantului. În lumea musulmană și în Europa, oamenii îl numesc în schimb cu termenul peiorativ „Daesh”. La început, ISIS a fost doar una dintre numeroasele grupări islamice care s-au luptat între ele, după cum s-au luptat și cu guvernul sirian și cu aliații acestuia din Iran și din Hezbollah. Dar ISIS s-a remarcat prin organizare, capacități, fervoare și violență. Acesta a proclamat că ceilalți rebeli islamici, inclusiv al-Qaeda, erau apostazi care trebuiau uciși „oriunde îi găsiți”.¹⁰

ISIS a ocupat Rakka în nordul Siriei, un punct de tranzit între Irak și Siria, și a făcut din oraș „capitala sa”. A înființat o serie de departamente care să conducă orașul, demonstrând că, pe lângă lupte și asasinate, putea administra și servicii, chiar și aplicarea ștampilelor pentru a confirma că oamenii și-au plătit impozitele. De asemenea, a arătat cum ar fi viața sub califatul său. Hisbah, poliția religioasă, se plimba pe străzi, căutând cea mai mică infracțiune pentru care să impună cele mai severe pedepse. Muzica a fost imediat interzisă, iar bărbaților li s-a cerut să vină să se roage la moschee de cinci ori pe zi. Au fost aplicate pedepse pentru bărbații a căror barbă nu era suficient de lungă sau pentru femeile a căror abaya dezvăluia chiar și un indiciu al formelor lor. Pentru greșeli mari sau mici ori chiar pentru suspiciuni, oamenii erau duși în Piața Naim, unde, prin invocarea regulilor medievale, erau uciși în moduri înspăimântătoare.

Pe tot parcursul lui 2013, ISIS a executat asasinate țintite în Irak, eliminând liderii-cheie care ar fi putut conduce opoziția împotriva organizației. În ianuarie 2014, încă foarte puțin cunoscut, ISIS a traversat granița siriană în Irak și a ajuns în orașele Ramadi și Fallujah. Aceste victorii nu au declanșat multe semnale de alarmă. Dar apoi au început să acapareze din ce în ce mai mult teritoriu în Irak.

În aprilie 2014, un lider ISIS și-a îndemnat luptătorii: „Nu vă opriți până când crucea nu este îndepărtată, porcul nu este omorât. Mărșăluiți înainte și redeseñați harta.” În aceeași lună, în timp ce „blitzkriegul” jihadist s-a abătut asupra provinciei Anbar, un șeic tribal se tânguia: „Iadul a venit în aceste sate și orașe”. Pe 6 iunie, ISIS a lansat o ofensivă violentă asupra orașului Mosul, al treilea oraș ca mărime din Irak. Contingentul mult mai mare al armatei irakiene, deja terorizat de videoclipuri ale militanților ISIS care decapitau soldați irakieni, s-a prăbușit. În cinci zile, ISIS controla complet Mosul. Armamentul abandonat, expus pe internet, a

sporit puternic prestigiul și arsenalul organizației teroriste. La fel și sutele de milioane de dolari pe care le-au confiscat de la băncile din oraș.¹¹

Rămășițele armatei lui Saddam s-au alăturat înaintării organizației ISIS. La fel au făcut și o serie de oameni din triburile de sunniți care, sub numele de „Fiii Irakului“, se alăturaseră „Trezirii sunnite“ în alianță cu armata SUA pentru a rezista insurgenței. Dar acum angajamentul lor fusese trădat. Guvernul șiiit al prim-ministrului Maliki încetase plățile către Fiii Irakului. În schimb, triburile sunnite erau atacate de miliția șiiită și de forțele guvernului central, membrii lor fiind închiși sau răpiți ori pur și simplu uciși. Maliki era văzut drept o marionetă a Iranului, în timp ce ISIS era perceput, cel puțin inițial, în cuvintele unui lider tribal sunnit, ca „un conducător al bătăliei împotriva persanilor“.¹²

Pe măsură ce ISIS se apropia de porțile Bagdadului, panica și confuzia cuprindea orașul. Atentatele cu mașini-capcană contribuiau la sentimentul de sfârșit iminent. În interiorul ambasadei SUA, în Zona Verde din Bagdad, diplomații americani au ars documente și s-au pregătit să evacueze. Părea doar o chestiune de timp până jihadiștii cucereau orașul și îl prădau. ISIS a anunțat că, după Bagdad, următoarele sale ținte erau orașele sfinte šiite Najaf și Karbala. Aceasta însemna că principalele câmpuri petrolifere ale Irakului din sud erau acum în pericol. Companiile petroliere internaționale s-au grăbit să-și facă planuri de evacuare a personalului. Prețurile petrolului au crescut. Doar numărul mare de miliții šiite, combinate și coordonate de Forța Quds a lui Soleimani, a oprit ISIS din cucerirea Bagdadului. Până în iulie, prețurile petrolului au început să scadă.¹³

Dar consecințele ofensivei au fost alarmante. Cu hotărâre fanatică, dar bine organizată, ISIS a redesenat, cel puțin pentru o vreme, harta din inima Orientului Mijlociu. Acum controla un teritoriu învecinat care ajungea din nordul și centrul Siriei până în Irak la Mosul – aproape aceeași distanță ca de la Londra la Edinburgh – cu până la opt milioane de oameni sub conducerea sa.

La începutul lui iulie 2014, după aproape o lună de la lansarea atacului asupra orașului Mosul, o siluetă cu barbă, îmbrăcată în negru, purtând un turban negru, a urcat încet pe podiumul din Marea Moschee veche de 800 de ani a orașului Mosul. Se numea Ibrahim Awad al-Badri, dar luase numele Abu Bakr al-Baghdadi.

Baghdadi obținuse diploma de licență în studii coranice și apoi un doctorat în jurisprudența islamică, axat pe recitarea textelor coranice medievale. După invadarea „pământurilor musulmane“ de către Statele Unite și aliații săi în 2003, a devenit activ în grupurile de rezistență islamică. Acest lucru l-a făcut să ajungă

în 2004 în închisoarea supraaglomerată condusă de americani Camp Bucca, care a devenit cunoscută și sub numele de Universitatea Jihadistă. Căci i-a oferit forumul pentru crearea rețelelor între jihadiști și foști ofițeri de armată și de informații din partidul Ba'ath. Eliberat după zece luni, al-Baghdadi a devenit expertul principal în legea Șaria pentru al-Qaeda din Irak. Printre îndatoririle sale se număra furnizarea justificărilor teologice medievale pentru actele teribile de teroare. Până în 2010, el devenise liderul a ceea ce era acum Statul Islamic. Printre ceilalți lideri se aflau foști ofițeri ai armatei lui Saddam. Au adus experiență, organizare și strategie – și înrâncenare și o sete copleșitoare de răzbunare.

În ziua aceea de pe podiumul din Mosul, în iulie 2014, al-Baghdadi a proclamat un nou califat. Spre deosebire de un stat-națiune, califatul nu are frontiere definite, ci este mai degrabă tărâmul credincioșilor musulmani, unul care trebuie protejat și extins prin forța armelor – prin Jihad. După cum a spus unul dintre locotenenții principali ai lui Baghdadi, obiectivul era crearea unui stat islamic „care nu recunoaște granițele” și care va învinge necredincioșii și apostatii și își va extinde stăpânirea dincolo de lumea islamică actuală. După cum le-a spus al-Baghdadi jihadiștilor adunați în acea zi la Mosul: „Veți cuceri Roma și veți stăpâni lumea”.

Acest obiectiv depășea cu mult capacitățile sale. Dar, prin cuceririle sale rapide, crease un stat de facto. Mai mult, se impusese drept cea mai bogată organizație teroristă din istoria lumii. La un moment dat câștiga până la un miliard de dolari pe an.¹⁴ Petrolul juca un rol foarte important, deoarece teritoriul ISIS îi conferea controlul asupra grosului producției de petrol sirian, precum și asupra unei mici părți din producția irakiană. Deși producția scăzuse, conducea o operațiune semiprofesionistă care genera venituri.

O parte din petrolul ISIS era vândut pe teritoriul său sau, în ciuda dușmăniei lor, regimului Assad. Dar o parte substanțială era mutată din țară și introdusă ilegal cu camionul, în mare parte în Turcia. Dincolo de petrol, restul veniturilor ISIS proveneau din impozite, taxe, furturi, extorcări, exproprieri și jefuirea antichităților, precum și din fonduri de la simpatizanți din statele din Golf. Toate acestea au conferit grupării ISIS o putere financiară nemaivăzută până în acel moment la un grup terorist. Aceste venituri au permis ISIS să plătească salarii mai mari decât primeau luptătorii din grupurile concurente sau dacă ar fi avut locuri de muncă acasă.

ISIS a câștigat o acoperire globală din propagandă și stăpânirea extraordinară a rețelelor sociale, care au devenit un instrument puternic de recrutare. Videoclipurile ingenioase, extrem de bine

produse, se adresau bărbaților musulmani tineri, nemulțumiți, nu numai din lumea arabă și din Asia Centrală, ci și din restul Asiei și, în special, din comunitățile islamice de imigranți din Europa și America de Nord. În *Nu există viață fără Jihad*, un recrut ISIS din Țara Galilor declara: „Nu înțelegem conceptul de granițe“, în timp ce altul, un recrut din Scoția, lansa îndemnul: „Trăind în Occident, în inima ta te simți deprimat... leacul pentru depresie este Jihadul“. Acest videoclip a fost urmat de *Sfârșitul lui Sykes–Picot*, videoclip care sărbătorea ștergerea graniței dintre Irak și Siria. Aceste videoclipuri erau însoțite de imagini înfricoșătoare ale decapitărilor și execuțiilor și ale jihadiștilor care triumfau în luptă. Recrutarea în ISIS, atât din lumea musulmană, cât și din Europa, a crescut exponențial. Forțele sale de luptă străine au fost estimate la un moment dat la peste 30 000, atrași din jumătate din țările lumii.

ISIS a continuat să-și extindă teritoriul în Siria. În Irak a ocupat zona locuită de yazidi, care aveau propria religie extrem de veche. Cei care au putut să fugă au făcut-o; dintre cei rămași în urmă, bărbații au fost uciși, iar femeile și fetele luate ca sclave sexuale, în baza unei justificări din textele medievale.

Cum ISIS se îndrepta spre Erbil, capitala Kurdistanului semiautonom, Statele Unite au revenit în cele din urmă, lansând primul raid aerian asupra forțelor ISIS care înaintau.

Teritoriul fizic pe care ISIS l-a deținut până în 2017 i-a conferit un prestigiu cu care al-Qaeda nu putuse rivaliza. Alte grupări jihadiste au promis loialitate față de ISIS, inclusiv Boko Haram din Nigeria. Facțiunea ISIS din Libia părea a fi un export direct din Irak. Facțiunea ISIS din Sinai și-a asumat responsabilitatea pentru doborârea unui avion de linie ce transporta turiști ruși. Jihadiștii aveau să ducă războiul înapoi în Europa, cu atacuri teroriste, inclusiv o noapte de groază la Paris, în noiembrie 2015, și o dimineată de groază pe aeroportul din Bruxelles, în martie 2016. „Lupii singuratici“, unii dintre ei radicalizați online, alții controlați din Siria, vor desfășura atacuri în Europa, Statele Unite și Canada. Între 2014 și 2016, ISIS și filialele sale au lansat peste 150 de atacuri în Irak, Siria, Egipt și Libia.¹⁵

La sfârșitul lui 2015, Statele Unite au început să trimită trupe de operațiuni speciale în Irak pentru a sprijini luptătorii irakieni și kurzi împotriva ISIS. Milițiile šiite, multe controlate de Iran, reprezentau o parte semnificativă a forțelor irakiene. Câteva luni mai târziu, trupele irakiene au reușit să recâștige controlul asupra orașelor Ramadi și Fallujah. Au fost necesare nouă luni de lupte grele în cartiere populate până când guvernul irakian a putut anunța că orașul Mosul fusese eliberat. Printre numeroasele ruine se număra Marea Moschee, veche de 800 de ani, unde al-Baghdadi proclamase califatul cu trei ani și jumătate în urmă.

În martie 2019, ISIS și-a pierdut ultima bucată de teritoriu, în estul Siriei. Califatul nu mai exista. Dar ISIS continua. S-a transformat din nou într-o organizație de gherilă, folosind încă o dată teroarea ca armă atât în Irak, cât și în Afghanistan și în întreaga lume. La mijlocul lui septembrie 2019, al-Baghdadi a apărut cu o înregistrare audio menită să-i înflăcăreze mișcarea. America, spunea el, „a fost zdrobită și umilită”.¹⁶

Până atunci, forțele americane, ajutate de aliații lor sirieni kurzi și de serviciile de informații irakiene, se apropiau de al-Baghdadi. Într-o noapte de octombrie, în 2019, opt elicoptere pline cu comandouri ale Forței Delta a Armatei SUA au decolat dintr-o bază din Kurdistanul irakian. Au zburat rapid și jos peste teritoriul deținut de Rusia și de Turcia. După ceva mai mult de o oră au coborât pe acoperișul unei ascunzătorii din regiunea neguvernată din nord-vestul Siriei. Acolo, adăpostit de liderul unui grup separat al-Qaeda, se afla al-Baghdadi, împreună cu alți luptători ISIS. Comandourile s-au infiltrat în partea laterală a refugiului și au copleșit luptătorii ISIS. Baghdadi a fugit într-un tunel, luându-i cu el pe membrii familiei sale. Dar nu era nici o cale de ieșire; tunelul era o fundătură. Urmărit de un câine Delta Force, al-Baghdadi a declanșat vesta sinucigașă pe care o purta. Acesta i-a fost sfârșitul. Câteva ore mai târziu, avioanele care survolau zona au redus refugiul la stadiul de ruine.¹⁷

Dar acesta nu a fost sfârșitul ISIS. Se estima că mai sunt încă 15 000 până la 20 000 de luptători ISIS, plus alți 10 000 de deținuți în închisori improvizate, plus afiliații și adepții din întreaga lume.

Cu toate acestea, într-un mod semnificativ, impactul ISIS dispăruse. În 2014, avansul său fulgerător în Irak provocase panică pe piața petrolului ducând la creșterea prețurilor. Dar impactul asupra prețului nu a durat mult.

Capitolul 34

ȘOCUL PETROLULUI

Timp de trei ani, din 2011 până în 2013, prețul petrolului a fost surprinzător de stabil – puțin peste 100 de dolari pe baril. Deși era de aproape cinci ori mai ridicat decât cu un deceniu în urmă, lumea se obișnuise cu acest nou preț. Era numit „noua normalitate” și, pe această bază, țările își puteau face bugetele, iar companiile își puteau finanța proiectele. Când s-a dovedit că situația nu era chiar o normalitate, lumea petrolului a fost zdruncinată, țările au resimțit șocul și, din criza prețurilor a apărut o nouă dinamică geopolitică.

Surprinzător a fost însă faptul că prețul a rămas atât de constant în acești trei ani, în ciuda turbulențelor și a instabilității ofertei mondiale. Motivul a fost întâmplător: producția din SUA crescuse datorită petrolului de șist. Totuși aceste câștiguri au fost contrabalansate de întreruperi și de pierderi de resurse în altă parte – în Libia, unde președintele companiei sale naționale de petrol declara că țara „s-a dezintegrat aproape complet”, și în Nigeria, unde militanții atacau conductele țării. În Venezuela, regimul instituit de Hugo Chávez, sub mantra „socialism al secolului XXI”, avea să devină, sub conducerea lui Chávez și a succesorului său, Nicolás Maduro, un mare dezastru economic și umanitar, producția sa de petrol prăbușindu-se. Sancțiunile impuse Iranului pentru a contracara programul său nuclear i-au redus substanțial exporturile. Toate acestea au echilibrat creșterea pentru exploatarea de șist din Statele Unite – pentru o vreme.

De fapt, până la sfârșitul primăverii lui 2014 crescuse îngrijorarea cu privire la posibilitatea unui deficit – prea puțin petrol pentru a ține pasul cu cererea tot mai mare. În acel moment, ISIS înainta rapid în Irak, punând în pericol barilul de petrol. „IRAK Violence Lights Fuse to Oil Price Spike”, („Violențele din Irak aprind fitilul exploziei prețului la petrol”), titra *Financial Times*.¹

Totuși, în acea vară a lui 2014, producătorii din Golful Persic au început să primească semnale deconcertante de pe piață. Din motive necunoscute, nu și-au putut vinde tot petrolul în Asia.

Semnalele, deși nu au putut fi interpretate cu ușurință în acel moment, au atras atenția asupra schimbării importante de pe piața mondială a petrolului și din economia mondială. Căci acesta a fost momentul în care era BRIC a inaugurat era șistului. Cele mai dinamice evoluții din industria petrolieră globală nu se mai situau

pe partea cererii, în țările cu piețe în creștere, ci mai degrabă pe partea ofertei, în inima industriei petroliere americane.

La începutul lui septembrie 2014, prețul petrolului a scăzut puțin sub 100 de dolari pe baril – până la 99,51 dolari. Până la mijlocul lui octombrie a scăzut la 84 de dolari. Se coagulau rapid forțe pentru a submina o întreagă structură industrială care se baza pe ideea unui preț al petrolului de 100 de dolari.

Parțial era vorba despre cerere. Creșterea economică globală era mai slabă decât se anticipase – ceea ce a însemnat o încetinire a cererii de petrol. Cea mai semnificativă a fost încetinirea din China. În vara lui 2014, un grup de economiști s-a întâlnit pentru a discuta despre perspectivele economice ale țării. Conform sugestiilor unora dintre aceștia, China trebuia să ia în considerare schimbarea de la țară cu „creștere economică susținută” la cea de țară cu „creștere economică medie”. Dar aceasta era o țintă prea îndepărtată. În schimb, grupul a venit cu un compromis – o țară cu „creștere medie spre mare”. În același timp, producția de petrol creștea în mai multe țări – Canada, Rusia, Brazilia și Irak. Dar, de departe, domina creșterea șistului din Statele Unite. Până la mijlocul lui noiembrie, prețul a scăzut la 77 de dolari.

Așa cum se întâmplase atât de des în perioadele anterioare de tensiuni pe piața petrolului, ochii s-au îndreptat către OPEC. Dar aceasta nu mai era organizația din trecut. Venezuela, unul dintre cei mai vechi membri ai OPEC, se cufunda tot mai mult în colapsul său autoindus. Oamenii nu-și puteau lua medicamentele, iar viitoarele mame treceau granița în Columbia pentru a naște, deoarece spitalele venezuelene nu mai aveau provizii.

Rivalitatea dintre Iran și Arabia Saudită devenise și mai acută. Acordul nuclear cu Iranul a fost un șoc imens pentru producătorii arabi de petrol. Însemna că petrolul iranian autorizat urma să revină pe piața mondială. Statele din Golful Persic au fost și mai alarmate când președintele Obama a spus că, printr-un acord nuclear, Iranul ar fi putut fi „o putere regională de succes” și, mai târziu, că „Iranul va fi și ar trebui să fie o putere regională”. Mai mult decât atât, zeci de miliarde de dolari din câștigurile petroliere iraniene, deținute în contul de garanție, urmau să fie eliberate, oferind Iranului resurse suplimentare pentru a investi în ceea ce aceste țări considerau ca fiind impulsul său de a domina Orientul Mijlociu.

Singurele țări OPEC care aveau capacitatea de a reduce producția pentru a susține piața și a determina creșterea prețurilor erau Arabia Saudită, urmată de Abu Dhabi și de Kuwait. Cu toate acestea, cel mai mare beneficiar al prețurilor ridicate era Iranul, și ultimul lucru pe care oricare dintre aceste țări și-l dorea să-l facă era să ajute Iranul. Timp de decenii, fusese de la sine înțeles faptul că tensiunile și turbulențele geopolitice vor determina creșterea

prețului petrolului. Dar aici se întâmpla tocmai opusul – geopolitica scădea prețul petrolului. Rivalitatea dintre Riad și Teheran a împiedicat orice acord de a opri ceea ce părea a fi începutul unei scăderi a prețurilor.

Saudiții au avut alt motiv pentru care nu au redus producția. La mijlocul anilor 1980, într-o perioadă de excedent, învățaseră lecția conform căreia, dacă ei reduceau și alții nu, ajungeau să piardă cota de piață – și banii.

Cam la asta se gândea și delegația saudită când a mers la Viena pentru întâlnirea OPEC din noiembrie 2014, în special la creșterea fără precedent a șistului american. „Producătorii non-OPEC“, a spus ministrul saudit al petrolului Ali Al-Naimi, „trebuie să vină la masă.“ Asta însemna, mai mult decât oricine altcineva, ceea ce era pe atunci cel mai mare producător mondial – Rusia.

Viața lui Naimi însuși reflecta transformarea Arabiei Saudite. El își petrecuse primii ani ca Bedu – „locuitor al deșertului“ – trăind într-un cort, călătorind prin deșert, ajutând la îngrijirea caprelor de care depindea viața nomadă a familiei sale. În 1947, la vârsta de 12 ani, a fost angajat curier la Aramco. Acesta era momentul în care Aramco se pregătea după al Doilea Război Mondial să fie un joint venture de companii americane. La momentul potrivit, Naimi a fost trimis în Statele Unite pentru a studia geologia, mai întâi la Universitatea Lehigh din Pennsylvania, apoi la Stanford. Înapoi în Arabia Saudită, a avansat în companie, iar în 1983 a devenit primul președinte saudit al Aramco, care până atunci fusese pe deplin naționalizat. 12 ani mai târziu a fost numit ministru al petrolului. A devenit apropiat al regelui Abdullah, care se baza pe judecata sa și i-a încredințat gestionarea politicii petroliere a Arabiei Saudite.

Naimi sosise la Viena cu câteva zile înainte de întâlnirea din noiembrie 2014 pentru o discuție privată organizată de ministrul venezuelean Rafael Ramírez cu doi producători-cheie non-OPEC, mexicanii și rușii. Pentru a evita corpul de presă mereu vigilent, Naimi și consilierii săi au fost lăsați lângă zona de aprovizionare a hotelului Park Hyatt care ducea în bucătăria hotelului. Naimi a urcat la etaj cu liftul de serviciu folosit pentru room service.

În camera unde avea loc întâlnirea, ministrul mexican Pedro Joaquín Cold a explicat că Mexicul nu poate reduce producția, atât din motive tehnice, cât și pentru că urma să lanseze o campanie de atragere a investițiilor străine pentru a revitaliza industria mexicană. Să ceară o reducere a producției ar fi fost un mesaj foarte greșit. Rușii – directorul executiv al Rosneft, Igor Secin, și ministrul energiei, Aleksandr Novak – au explicat că nici Rusia nu putea aplica reducerea, din cauza a ceea ce au descris ulterior drept „factori climatici, logistici și tehnologici“.

Pentru Naimi era clar că aceste alte țări nu aveau intenția să reducă producția. Încercau, concluziona el, să preseze Arabia

Saudită să „intervină din nou și reducă dramatic producția“.

„Se pare că nimeni nu poate reduce“, a spus Naimi. „Deci cred că întâlnirea s-a încheiat.“ S-a ridicat, și-a strâns hârtiile și a dat mâna. „Mulțumesc“, a spus el cu un aer crispat. Și apoi a ieșit. Cei din cameră au rămas uluiți. A durat un moment pentru ca ceilalți să-și dea seama ce tocmai se întâmplase. Asistenții lui Naimi s-au grăbit să-și adune hârtiile și să alerge după el.

La ședința ministerială a OPEC, care a urmat pe 26 noiembrie 2014, Naimi a prezentat poziția Riadului. Dacă Arabia Saudită, sau OPEC, ca entitate, reduc producția fără participarea majoră a țărilor non-OPEC, „am sacrifica atât venituri, cât și cotă de piață“. Problema consta în „prea mulți producători noi“.

Miniștrii OPEC au ieșit în acea zi cu decizia istorică – care a fost, de fapt, de a nu lua nici o decizie. În loc să încerce să stabilizeze piața, vor lăsa piața să se gestioneze singură; exportatorii erau liberi să producă la orice nivel puteau. Piața se va „stabiliza singură“, a spus Naimi. Dar apoi a adăugat: „În cele din urmă“.²

În săptămânile care au urmat, petrolul a continuat să curgă în piață, iar până la mijlocul lui ianuarie prețul se prăbușise la mai puțin de jumătate din ceea ce fusese cu cinci luni în urmă. *The Economist* a surprins ceea ce era perceput drept noul război al petrolului cu o copertă pe care apărea titlul „Șeici *v[ersus]* Șisturi“. În Statele Unite, producătorii de țiței de șist, mulți acumulând niveluri ridicate de datorii pentru a-și finanța programele de forare, au fost puternic afectați. „Producătorii de petrol de șist zdrobiți de căderea petrolului“ titra un ziar pe prima pagină. Aproape 100 de companii au dat faliment. Restul și-au redus bugetul, iar muncitorii au fost concediați.³

Cu siguranță, au presupus unii, piața se va stabiliza, deoarece, se credea, producătorii de șist erau producătorii cu costuri ridicate și în mare parte aveau să dea faliment la 70 de dolari barilul. „Toate studiile pe care le-am văzut arătau că rentabilitatea pentru șist era de 70 de dolari pe baril“, își amintea un expert responsabil de luarea deciziilor într-una din țările din Golf. Dar s-a dovedit că șistul nu avea un cost ridicat (de producție). Producătorii americani au devenit mult mai eficienți și mai preocupați; au continuat să învețe despre roci și să inoveze în domeniile forării și finalizării puțurilor. De asemenea, odată cu reducerea drastică a cheltuielilor din partea companiilor, costul tehnologiei și al serviciilor de care depindeau pentru foraj a scăzut. Surplusul se acumula.⁴

Apariția petrolului de șist forțase industria petrolieră să învețe un nou vocabular – „ciclu scurt“ *versus* „ciclu lung“. Ciclul scurt era, cel mai evident, șistul. Se lua o decizie de a foră și, în jumătate de an, un puț putea produce petrol. Timpul efectiv de forare în sine

a fost scurtat la cinci sau șase zile. Un singur puț care ar fi putut costa în jur de 15 milioane de dolari cu un an sau doi în urmă putea costa acum circa șapte milioane de dolari. Desigur, din cauza ratelor ridicate de epuizare a șistului, producătorul trebuia să foreze continuu noi puțuri.

Acest lucru contrasta cu ciclul lung – un proiect petrolier sau GNL offshore, care avea nevoie de cinci până la zece ani pentru a fi realizat, dar care putea produce timp de mulți ani după aceea. În loc de șapte milioane de dolari, un proiect offshore cu ciclu lung costa 700 de milioane de dolari sau șapte miliarde de dolari – sau mult mai mult. Multe proiecte cu ciclu lung au fost lansate sau planificate în timpul epocii BRIC, bazându-se pe faptul că 100 de dolari pe baril era „noua normalitate“. Dar acum, odată cu prăbușirea prețurilor, noile proiecte cu ciclu lung erau amânate, întârziate sau anulate definitiv. Prețurile au continuat să fie scăzute și în 2015.

Fără a lua vreo decizie, OPEC cedase controlul așa-numiților „investitori de tip swing“ – piețele financiare: fondurile speculative și comercianții și alți jucători din domeniul financiar care se ocupau de barili pe hârtie. „Sentimentul“ în rândul acestor investitori – dacă erau optimiști sau pesimiști în legătură cu prețurile și cu piața – va determina ciclurile „lungi“ sau „scurte“ la contractele viitoare. Și deciziile lor cumulative vor accentua, la rândul lor, fluctuațiile de preț într-o direcție sau alta. În acel moment, predomina pesimismul. Prețurile scăzuseră sub 30 de dolari și păreau să se îndrepte spre 25 de dolari barilul. Unele bănci de investiții au avertizat că petrolul ar putea scădea sub 20 de dolari barilul.

„Piața petrolului este mult mai mare decât OPEC“, spunea Naimi în februarie 2016, dar alte țări nu arătaseră „nici o dorință să împartă povara.“ Ca urmare, continua el: „Am ales cel mai eficient mod de a reechilibra cererea și oferta – am lăsat totul pe seama pieței. A fost – este – un caz simplu de a lăsa piața să-și facă treaba.“⁵

Ministrul iranian al petrolului, Bijan Zanganeh, le-a cerut celorlalte țări din Golf să reducă producția, în timp ce Iranul redobândea, după cum a spus el, „cota noastră pierdută de piață“. Țările din Golful Persic erau hotărâte să nu reducă producția pentru a face loc petrolului iranian suplimentar. „Vom furniza petrol oricui îl cere“, a spus prințul Abdulaziz bin Salman, viceministrul saudit al petrolului la acea vreme.

Deja majoritatea exportatorilor de petrol erau într-o mare dificultate. Nigeria, cu 175 de milioane de locuitori, depindea de petrol pentru 70% din bugetul său. În Rusia, bogăția se scurgea rapid din fondul suveran. Arabia Saudită, înregistrând un deficit,

accelera reducerea marilor sale rezerve valutare. Veniturile petroliere din Irak se prăbușiseră. În 2015, Venezuela, disperată, le-a sugerat altor țări OPEC să organizeze o „campanie de mediu în interiorul SUA“ împotriva exploatărilor de șist.

Mesajul lui Naimi despre „a nu acționa independent“ fusese în sfârșit înțeles. Arabia Saudită și Rusia lucrau la un acord pentru a stabili producția. Până în aprilie 2016, miniștrii petrolului care reprezentau aproximativ jumătate din producția mondială s-au adunat la hotelul Sheraton din Doha, capitala Qatarului. Aproape încheiaseră un plan de înghețare a producției – pentru a menține producția constantă ca să oprească fluxul de stocuri și ca să câștige timp pentru a recupera.

Dar o țară a fost principala absență – Iranul. Hotărât să-și crească producția, nu ar fi fost niciodată de acord să facă parte dintr-un acord de înghețare a producției.

Totuși Naimi își îndeplinise obiectivul asupra căruia insistase din 2014 – consimțământul Rusiei de a-și limita cumva producția. Dar în timpul nopții a venit un apel din Arabia Saudită. Mesajul către Naimi era clar – nici un acord fără Iran. Și Iranul în mod clar nu participa. Acordul a căzut.

La Doha, ceilalți au fost uimiți de această schimbare peste noapte după tot efortul depus. Dar așa stăteau lucrurile. Altcineva era la putere în Arabia Saudită. Naimi nu mai era omul responsabil cu politica petrolieră saudită.

Câteva zile mai târziu, regele Salman a anunțat o restructurare a cabinetului. Naimi, până în acel moment cel mai puternic om la nivel mondial din sectorul petrolier, fusese înlocuit. Noul ministru era Khalid al-Falih, absolvent al Universității Texas A & M, director executiv al companiei Saudi Aramco șapte ani, timp în care încurajase compania să se „internaționalizeze“, extinzând afacerile cu produse derivate atât în Arabia Saudită, cât și în afara țării, pentru a avea o piață sigură în țările consumatoare. Și apoi a activat o perioadă ca ministru al sănătății pentru a face față epidemiei de MERS (sindromul respirator din Orientul Mijlociu), provocată de un virus respirator, care devenise o urgență medicală națională. Dar această misiune a durat doar un an înainte ca noua sa numire să-l readucă în domeniul petrolului, de data aceasta în funcția de șef al unui minister extins care, pe lângă petrol, includea și industria, electricitatea, apa și resursele minerale, reprezentând în total aproximativ 60% din economie.

Între timp, prețurile petrolului făceau cu siguranță ce fac prețurile – reechilibrau piața, reducând decalajul dintre cerere și ofertă. Prăbușirea prețurilor încetinea crearea de noi rezerve. Prețurile mici stimulau, de asemenea, și cererea. În 2015, creșterea consumului mondial de petrol a fost de peste două ori mai mare decât în 2014. Cu benzină mai ieftină, ponderea SUV-urilor și a

camionetelor ușoare vândute în Statele Unite a crescut de la sub 50% în 2012 la 60% în 2015.

Fără acord, disperarea în rândul țărilor exportatoare de petrol era în creștere. La începutul lui septembrie 2016, în cadrul unei reuniuni G20 în orașul chinez Hangzhou, Vladimir Putin a discutat cu prințul moștenitor Mohammed bin Salman. Ei au convenit că „nu se poate urmări o politică petrolieră fără implicarea Rusiei și a Arabiei Saudite”. Prințul moștenitor a adăugat că Arabia Saudită recunoaște Rusia drept „un jucător mondial important” și, de asemenea, drept „o mare putere” – o replică puternică la afirmația lui Barack Obama că Rusia nu este nimic mai mult decât o putere regională. La rândul său, Putin a precizat că este în căutarea unei relații care să se extindă dincolo de petrol la „cooperare” în „cel mai larg sens al cuvântului”.⁶

Mai târziu, în septembrie, Forumul Internațional pentru Energie, compus din 72 de țări reprezentând 90% din cererea și oferta de petrol, s-a întrunit în Alger pentru un dialog ministerial. Ministrul rus Aleksandr Novak a transmis că Rusia va lua în considerare semnarea unui acord. Dar mai întâi țările OPEC trebuiau să vină cu propriul acord.

În următoarele câteva ore, miniștrii OPEC s-au întâlnit singuri. Nimeni nu a fost lăsat să iasă din cameră. Rezultatul a fost o schiță a unei înțelegeri numite „Acordul de la Alger”. A luat piața prin surprindere, deoarece propunea o reducere de un milion de barili pe zi a producției sale totale. „OPEC a luat astăzi o decizie excepțională”, declara ministrul iranian al petrolului, Bijan Zanganeh. „După doi ani și jumătate, OPEC a ajuns la un consens.”

Așa cum explica prințul Mohammed bin Salman: „Veniturile din petrol sunt principalul factor și principalul motiv al acordului petrolier”.⁷

Un alt factor care a facilitat o înțelegere a fost că OPEC avea în sfârșit un secretar general permanent, o poziție ce rămăsese neocupată din 2012 din cauza discordiei dintre membri. Noul secretar general era Mohammad Sanusi Barkindo, nigerian și fost șef al companiei petroliere de stat din Nigeria. Era un mediator care făcea campanie dintr-o capitală OPEC în alta, discret, ascultând cu atenție, filtrând, încercând să compenseze decalajele. Cel mai dificil decalaj rămânea cel dintre Arabia Saudită și Iran, deoarece diferențele legate de politica petrolieră erau un subansamblu al rivalității lor geopolitice. Când Barkindo a făcut naveta între Riad și Teheran, a trebuit să zboare printr-o țară terță.

La sfârșitul reuniunii OPEC din noiembrie 2016, Barkindo a declarat: „Am adoptat, contrar așteptărilor, decizii importante”.

OPEC adoptase oficial, mai mult sau mai puțin, acordul de la Alger. Problema Iranului a fost rezolvată cu ingeniozitate. În mod oficial i s-a alocat o cotă de producție mai mare, dar în practică acest lucru nu a contat, deoarece celelalte țări știau că Iranul nu este în măsură să o realizeze prea curând.⁸

Două săptămâni mai târziu, OPEC și un grup de 11 țări non-OPEC, în frunte cu Rusia, s-au întâlnit la Viena și au convenit asupra a ceea ce a constituit un acord revoluționar – un acord OPEC și non-OPEC. Reducerea de 1,2 milioane de barili pe zi a OPEC urma să se coreleze cu o reducere suplimentară de 558 000 a țărilor non-OPEC, din care 300 000 urmau să provină din Rusia. Celelalte zece țări din afara OPEC, de la Kazahstan și Azerbaidjan până la Oman și Mexic, constituiau restul. Acest nou aranjament a devenit cunoscut sub numele de „OPEC-Plus” sau „Alianța de la Viena”.

Desigur, această grupare de țări „non-OPEC” nu a inclus alți mari producători non-OPEC – Statele Unite, Canada, Marea Britanie, Brazilia, Norvegia, China și Australia. Dar producția SUA scăzuse oricum din cauza reducerii investițiilor din partea companiilor naționale puternic afectate în contextul prețurilor scăzute. Așa cum prețul petrolului s-a prăbușit după reuniunea din noiembrie 2014, la fel își revenea acum după întâlnirile din noiembrie și decembrie 2016.

OPEC-Plus ajutase și la generarea unei reorganizări geopolitice – noua relație dintre Moscova și Riad. La începutul anilor 1990, după prăbușirea Uniunii Sovietice, Naimi fusese întrebat ce părere are despre Rusia. „Mă gândesc la ea ca la un concurent”, spusese el. Dar acum petrolul, care fusese o sursă de rivalitate, îi adusese împreună. O vizită de stat, în octombrie 2017, a regelui Salman la Moscova a demonstrat o relație dincolo de petrol. A sosit cu un alai de 1 500 de oameni, iar delegația a rezervat cele trei hoteluri principale de lângă Piața Roșie. Traficul și măsurile de securitate au fost atât de intense încât singurul mod practic de deplasare în apropiere, în ciuda ploilor neobișnuit de abundente, a fost pe jos. În timpul vizitei, au fost semnate o serie de acorduri ce depășeau cooperarea energetică, cuprinzând investițiile, cooperarea militară, vânzarea de arme și transferul tehnologic. Regele a primit, de asemenea, o diplomă onorifică de la Institutul de Stat pentru Relații Internaționale din Moscova. La o conferință organizată în timpul vizitei, un înalt oficial saudit a fost întrebat despre modul în care această relație în plină dezvoltare ar fi afectat relația de lungă durată a Riadului cu Washingtonul. Arabia Saudită trebuia să se ocupe de propriul interes național, a răspuns diplomat oficialul.

„Dacă vom continua să lucrăm așa”, i-a spus Putin ministrului saudit al energiei câteva luni mai târziu, „ne vom transforma din

rivali în parteneri.“ Confruntându-se cu un val tot mai mare de sancțiuni occidentale și tot mai izolată de Occident, Moscova a salutat parteneriatul cu Arabia Saudită, cel mai important aliat arab al Statelor Unite. A cimentat revenirea Rusiei în Orientul Mijlociu și influența sa tot mai mare. Era un jucător – sau, așa cum o numise un saudit, „un jucător de talie mondială“. Era singura putere importantă care putea discuta, dincolo de diferende, cu Israelul, Arabia Saudită, Emiratele Arabe Unite, Siria, Iranul, Hezbollah și Hamas.⁹

La rândul său, Riadul putea folosi noua relație cu Rusia pentru a-și consolida propria poziție internațională și a se proteja de ceea ce fusese, sub administrația Obama, o relație din ce în ce mai erodată. Mai mult, această nouă legătură cu Rusia putea ajuta Arabia Saudită în rivalitatea cu Iranul.

Redresarea pieței petrolului a fost facilitată și de implozia permanentă a Venezuelei și, implicit, de prăbușirea producției sale de petrol. La sfârșitul anilor 1990, Venezuela ajunsese la 3,3 milioane de barili pe zi. Până la sfârșitul lui 2019 scăzuse la 600 000 de barili pe zi – jumătate din ce producea un singur stat din Statele Unite, Dakota de Nord. Acesta era rezultatul gestionării extrem de defectuoase a economiei de către regimul Chávez–Maduro. Pe lângă faptul că impusese o dictatură, regimul a dus efectiv un război economic cu propria țară, generând colapsul economiei, datorii uriașe, politizarea gestionării economiei, lipsuri permanente, corupție omniprezentă, deturnarea masivă a fondurilor guvernamentale și sărăcirea populației. Inflația se îndrepta spre o rată anuală cu totul de neimaginat, un milion la sută.

Venezuela are cele mai mari rezerve de petrol dovedite din lume, mai mari decât cele din Arabia Saudită, deși „mult mai greu“ și mai scump de produs. Dar industria era privată de investiții, managerii capabili erau alungați din țară, compania petrolieră de stat nu avea bani pentru a plăti serviciile și tehnologia de care avea nevoie, iar guvernul Maduro predase armatei controlul industriei. Aproape cinci milioane de refugiați, afectați de sărăcie, flămânzi și disperați să scape de violență, au fugit din țară, majoritatea pe jos.

Până în primăvara lui 2018, prețurile globale reveniseră la 80 de dolari pe baril. Dar acum apăruse un nou factor pe piața petrolului – Donald J. Trump.

Pe 20 aprilie 2018, câțiva reprezentanți ai unora dintre membrii Alianței de la Viena s-au întâlnit în Arabia Saudită, la Jeddah, pentru a revizui tendințele în materie de producție. La mijlocul întâlnirii, pe telefonul mobil al unuia dintre participanți a apărut un tweet. Surprins, el a dat telefonul din mână în mână celorlalți participanți, care au fost la fel de surprinși. Președintele Trump,

care se pare că tocmai văzuse la Fox News o știre despre creșterea prețurilor la benzină în Statele Unite, trimisese un tweet: „Se pare că OPEC a făcut-o din nou. Prețurile petrolului sunt în mod artificial ridicate! Nu este bine și acest lucru nu va fi acceptat.“ Experții de la masa discuțiilor din Jeddah au rămas șocați. Președintele Statelor Unite negocia cu OPEC prin Twitter.¹⁰

Trump avea o lungă istorie în denunțarea OPEC. Mai mult, prețurile la benzină erau în creștere, ceea ce putea fi un factor important pentru rezultatul alegerilor pentru Congres din noiembrie 2018. Tactic, a fost, de asemenea, un mesaj către țările din Golful Persic de a crește producția pentru a compensa scăderea viitoare a exporturilor iraniene. Căci administrația SUA era hotărâtă să reimpună sancțiuni asupra Iranului fără a crește prețurile.

O lună mai târziu, la sfârșitul lui iunie 2018, în ziua în care țările OPEC se întâlneau la Viena, Trump a revenit cu un nou tweet: „Să sperăm că OPEC va crește substanțial producția. Trebuie să menținem prețurile la un nivel scăzut!“¹¹ Dar acesta nu era doar un mesaj venit din Statele Unite. India importa 85% din petrolul lor, iar prețurile ridicate i-ar fi sufocat creșterea economică. La un seminar organizat la palatul Hofburg din Viena, în ajunul reuniunii OPEC, ministrul indian al petrolului, gazelor naturale și oțelului, Dharmendra Pradhan, descria „suferința“ pe care prețul petrolului o provoca Indiei. China a transmis același mesaj. Chiar și guvernul rus simțea presiuni din partea consumatorilor și a altor sectoare economice din cauza prețurilor ridicate. Moscova era, de asemenea, categoric nemulțumită să renunțe la cota sa de piață în favoarea petrolului de sist american.

Până la începutul lui octombrie 2018, prețul petrolului revenise la 86 de dolari; în plus, unii chiar estimau că petrolul ar putea ajunge din nou la valoarea de 100 de dolari pe baril. Prețul crescuse în speranța că Statele Unite vor impune o interdicție totală a exporturilor de petrol iranian. Pentru a compensa deficitul așteptat, Arabia Saudită a crescut semnificativ producția.

Dar data intrării în vigoare a sancțiunilor era 4 noiembrie, întâmplător cu două zile înainte de alegerile legislative de la mijloc de mandat din 2018. Când au fost anunțate sancțiunile, au venit cu o surpriză. În loc de „zero exporturi simultan“, administrația a acordat „derogări semnificative de la reducerea producției“ pentru opt țări, care reprezentau 85% din vânzările Iranului, ceea ce însemna că acestea puteau importa în continuare o parte din petrolul iranian fără a fi sancționate. Trump a explicat: „Aș putea duce petrolul Iranului la zero imediat, dar acest lucru ar provoca un șoc pe piață“. Apoi a adăugat: „Nu vreau să ridic prețul petrolului“.¹²

În Venezuela, în 2018, Maduro a câștigat un al doilea mandat de șase ani în urma unor alegeri care au fost considerate de toată lumea o fraudă. Rezultatele au fost respinse de mai multe țări din emisferă. Adunarea Națională, pe care Maduro a încercat să o pună pe tușă, a declarat ilegală și neconstituțională investitura acestuia în ianuarie 2019. Președintele Adunării, inginerul Juan Guaidó, în vârstă de 35 de ani, l-a descris pe Maduro drept „uzurpator” și a ieșit în față ca președinte interimar, așa cum se specifică în constituție. O serie de țări din America Latină, precum și Statele Unite și Canada, l-au recunoscut pe Guaidó ca președinte legitim. Acum Venezuela avea doi președinți.¹³

Dar Maduro, susținut de forțele de securitate cubaneze, controla două active-cheie – industria petrolieră și armata. Statele Unite au interzis importurile de petrol din Venezuela, care reprezentau jumătate din totalul exporturilor venezuelene. Impasul a continuat în Venezuela, în timp ce economia și nivelul de trai s-au deteriorat. Întreruperile de curent au devenit obișnuite, făcând viața de zi cu zi și mai insuportabilă. Venezuela, cândva o mare putere în producția mondială de petrol, devenise un factor neglijabil pe piața globală.

În primăvara lui 2019, administrația Trump nu a mai acordat derogări pentru importatorii de petrol iranian. Politica era acum exporturi zero. Iranul, care exportase 2,5 milioane de barili pe zi, a scăzut în curând la câteva sute de mii, fie dați la schimb, fie transportați ilegal. S-au adăugat sancțiuni și la exportul altor produse.

Sancțiunile sufocau economia iraniană. În replică, Iranul a crescut îmbogățirea uraniului, care fusese limitată de acordul nuclear. Țările din Golf, deși susțineau izolarea Iranului, s-au îngrijorat de ceea ce ar fi putut face Iranul încolțit. În mai 2019, Statele Unite au trimis un portavion cu o echipă operativă în Golf. „Pe curs de coliziune”, a apărut pe coperta publicației *The Economist*. „America, Iranul și amenințarea războiului.”¹⁴

Dar exista deja și un alt tip de război – războiul comercial dintre Statele Unite și China. Și acesta se înrăutățea, având în vedere că Statele Unite adăugau taxe pentru mărfurile din China, iar chinezii răspundeau făcând același lucru cu mărfurile americane, inclusiv cu importurile de GNL și de petrol. Războiul comercial afecta creșterea economică globală și, la rândul lui, ducea la scăderea cererii de petrol. Și asta a făcut ca prețul petrolului să scadă din nou.

La aproximativ 03:45, pe 14 septembrie 2019, câteva explozii au zguduit întunericul și în două puncte din provincia de est a Arabiei

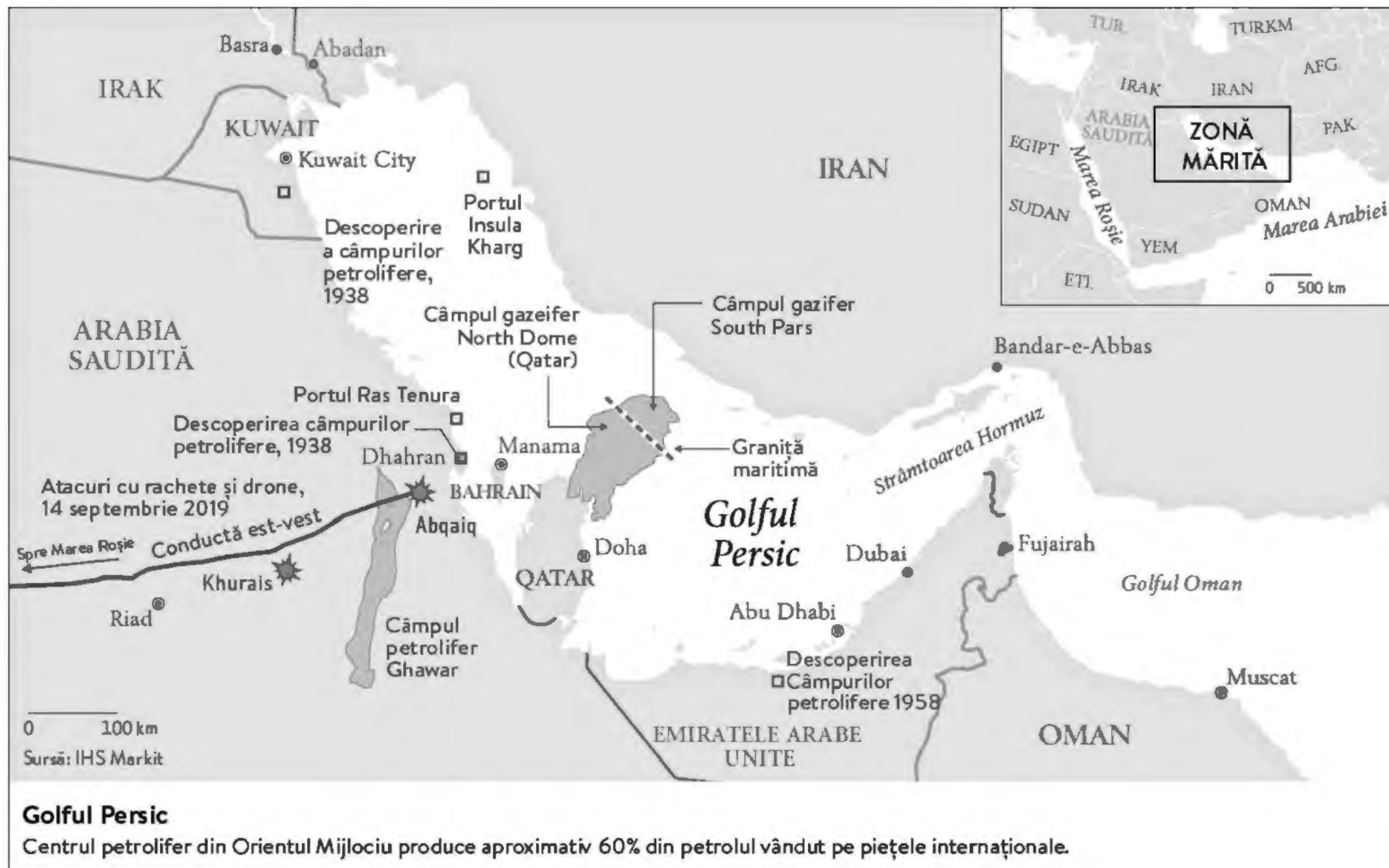
Saudite, esențiale pentru procesarea petrolului țării, au izbucnit incendii. Pompierii, crezând că sunt doar niște accidente, s-au grăbit să stingă flăcările. Dar nu fuseseră accidente; fuseseră atacuri cu drone și rachete de croazieră. Una dintre zone era Abqaiq, o imensă instalație industrială de țevi și unități de procesare. Era „echipamentul” crucial din întreaga industrie petrolieră globală, deoarece procesează și purifică cea mai mare parte a țițeiului saudit pentru a fi trimis la rafinării interne sau pentru export. Cealaltă zonă era Khurais, o altă unitate de procesare importantă.

Acesta a fost momentul în care anii de „scenarii” au devenit, într-o clipă, realitate – jocurile de război s-au transformat într-un act de război. Atacurile au demonstrat vulnerabilitatea fizică a marii infrastructuri petroliere ce acoperă Golful Persic. Atacurile au distrus 5,7 milioane de barili pe zi din fluxul de petrol – în termeni absoluți, cea mai mare întrerupere din istoria industriei petroliere. Lunea următoare, prețul petrolului a crescut.

Rebelii Houthi din Yemen și-au revendicat imediat responsabilitatea, descriind atacul ca pe o răzbunare pentru campania aeriană saudită din Yemen. Iranul a negat orice responsabilitate, având aerul unei negări neplauzibile. Căci abilitatea de coordonare și precizia țintirii și a execuției – și distanța de 1 207 kilometri față de Yemen – indicau clar faptul că Iranul concepușe atacul, parte a unei serii de atacuri din ce în ce mai puternice asupra sistemului petrolier care răspunsese la campania SUA în favoarea interdicției totale a exporturilor de petrol iranian. Dovezile au indicat că atacul a venit din nord – din puncte de lansare fie aflate în Iran, fie dintr-o zonă controlată de șiiți din Irakul vecin.¹⁵

Cu toate acestea, un anumit grad de ambiguitate din partea saudiților a fost util. Căci altfel ar fi existat presiuni pentru a riposta. Dar s-ar fi riscat în continuare o escaladare și mai multe distrugerii asupra infrastructurii petroliere și de desalinizare din regiune.

În anii precedenți, ceva atât de devastator, în centrul industriei mondiale a petrolului, ar fi propagat panica pe piața globală și ar fi dus la o creștere bruscă a prețurilor. Însă acum izbitoare nu era creșterea prețului, cât faptul că nu crescuse atât de mult și coborâse



în scurt timp acolo unde fusese înainte de atac. Parțial s-a datorat faptului că saudiții s-au grăbit să precizeze că vor menține nivelurile de export existente prin golirea stocurilor și reducerea aprovizionării rafinăriilor lor interne. S-au mișcat repede pentru a repara instalațiile. Mai mult, stocurile globale erau mari.

Ceea ce a contat, de asemenea, a fost reechilibrarea pieței mondiale a petrolului prin creșterea continuă a rezervelor de petrol american. S-a dovedit că șistul nu reconfigurase doar piața mondială a petrolului, ci și psihologia pieței mondiale, oferind un nou sentiment de siguranță.

Și totuși frământările au continuat în regiune. Manifestanții furioși din Irak au continuat să protesteze luni la rând împotriva colapsului serviciilor sociale, a lipsei locurilor de muncă, a corupției și împotriva influenței iraniene omniprezente. Exporturile de petrol din Irak au început să fie afectate.

La sfârșitul lui decembrie 2019, rachete lansate de o miliție dominată de iranieni, Kataib Hezbollah, la o bază militară din Irak, au ucis un antreprenor american și au rănit soldați americani. Statele Unite au răspuns cu atacuri aeriene, omorând câteva zeci de militanți. Membrii miliției și susținătorii lor au intrat apoi cu ușurință în zona verde protejată din Bagdad și au contraatacat ambasada SUA, un spectacol prezentat de televiziunile din întreaga lume. Printre cei care urmăreau se număra și Donald Trump.

În noaptea de 2 ianuarie 2020, liderul Forței Quds, Qassem Soleimani, s-a urcat la bordul unui avion de linie din Damasc cu destinația Bagdad. Se întâlnise cu o zi înainte la Beirut cu șeful Hezbollah, arătând de ce părea să fie ubicuu în regiune. De asemenea, fusese într-un fel de război pe Twitter și pe Instagram cu Donald Trump. Numindu-l pe Trump „parior” în 2018, îi trimisese un mesaj președintelui: „Știi cât de puternici suntem în războiul asimetric. Vino, te așteptăm.”¹⁶ Și acum chiar îl așteptau.

Pe 3 ianuarie, în jurul orei 12:45, în timp ce pleca de la Aeroportul Internațional Bagdad, mașina sa a fost lovită de rachete lansate de o dronă americană, provocându-i moartea. În atac a murit și capul grupării Kataib Hezbollah, care fusese lider al milițiilor care luptau împotriva ISIS și un aliat apropiat al lui Soleimani. Manifestările în Iran au fost uriașe; Soleimani se transformase din comandantul din umbră într-o celebritate și un erou național, chiar și pentru criticii regimului. Lăudând forțele Quds drept „luptători fără frontiere”, ayatollahul Khamenei a promis răzbunare. Pentru ISIS, încă în defensivă, moartea lui Soleimani a fost un mare câștig; cel mai redutabil adversar de la sol dispăruse. Revolta printre șiiții din Irak a fost mare, iar protestele antiiraniene au fost reduse la tăcere, pentru moment. Dar apoi, câteva zile mai târziu, Garda Revoluționară a lansat rachete care au

doborât un avion civil aflat pe o rută normală de zbor din Teheran, omorând 176 de persoane aflate la bord, majoritatea iranieni și canadieni. Brusc, străzile din Iran erau pline de oameni care protestau împotriva regimului.¹⁷

Moartea lui Soleimani nu a provocat o creștere a prețurilor la petrol. În schimb, în săptămânile care au urmat, prețul a scăzut. Pandemia provocată de noul coronavirus, care a izbucnit în orașul chinez Wuhan, avea să închidă China, care fusese responsabilă de 40% din toată creșterea consumului mondial de petrol din 2003. Dar acum cererea scădea, deoarece locuitorii Chinei stăteau acasă, traficul dispăruse, iar companiile aeriene anulasera zborurile către China. În 2020, volatilitatea a cuprins piața petrolului, deși nu într-un mod care să fi fost vreodată anticipat și nici cu un impact imaginat vreodată.

Până în acel moment, prăbușirea prețurilor din 2014–2015 care venise odată cu era șistului contribuise deja la declanșarea schimbărilor dramatice ale celui mai important exportator de petrol dintre toți.

Capitolul 35

CURSA PENTRU VIITOR

Impozantul hotel Ritz-Carlton din Riad, capitala Arabiei Saudite, a fost inițial construit pentru oaspeții regali. A fost transformat într-un mare complex hotelier în 2011. În octombrie 2017 a găzduit o conferință futuristă de investiții unde au participat 3 500 de persoane, printre care personalități importante din domeniul financiar și al afacerilor din Arabia Saudită, dar și din întreaga lume, alături de o serie de roboți prietenoși și de un program amețitor de realitate virtuală.

Piesa centrală a fost o adunare plenară în care a fost prezentat prințul moștenitor al Arabiei Saudite, Mohammed bin Salman, succesorul la tron. Nu era genul de întâlnire cu care saudiții erau obișnuiți. În primul rând, în trecut, prinții moștenitori din Arabia Saudită pur și simplu nu participau la întâlniri. Mai mult, moderatorul era o prezentatoare americană de știri, care nu purta hijabul negru cerut în mod normal femeilor în public.

Chiar mai demn de remarcat decât întâlnirea în sine a fost ceea ce a spus prințul moștenitor. „Era care a început în 1979 s-a încheiat“, a anunțat el. De acum înainte, Arabia Saudită avea să fie casa „islamului moderat“. Pentru a-și susține punctual de vedere, a declarat: „Vom distruge extremiștii“. Pentru a sublinia schimbarea ce se anunța în țară pentru tinerii saudiți care urmăreau conferința online, el a scos un telefon ce arăta ca un BlackBerry „vechi“ – cam din 2005 – și un iPhone modern. Diferența dintre cele două, a spus el, este modul în care Arabia Saudită se va schimba. Imaginea a devenit virală.

Dar au existat și limite definite. La un moment dat, unul dintre participanții la întâlnire, magnatul tehnologiei japoneze Masayoshi Son, a devenit atât de entuziasmat de „visul“ planurilor pentru noul oraș futurist de jumătate de trilion de dolari, Neom – cu roboți muncind cu spor, chiar făcând cumpărături în locul oamenilor –, încât a exclamat că va fi nici mai mult, nici mai puțin decât o „nouă Mecca“.

A fost prea mult. Prințul moștenitor a apucat microfonul. „Nu, nu, nu“, a spus el. „Există o singură Mecca.“

Dar schimbarea generală era incontestabilă. Dintr-odată, Arabia Saudită, în mod tradițional lentă și strictă cu schimbarea, urma să se îndrepte cu viteză spre viitor. Restricțiile sociale impuse la sfârșitul anilor 1970 și începutul anilor 1980 și considerate imuabile urmau acum să fie eliminate.

Ruperea de trecut era remarcabilă, chiar uimitoare. Dar asta nu era totul, după cum s-a demonstrat peste puțin mai mult de o săptămână. Prim-ministrul Libanului a apărut brusc la Riad și a anunțat că demisionează din funcție ca protest împotriva dominației organizației Hezbollah susținută de Iran în Liban (deși și-a retras demisia o lună mai târziu). Rebelii Houthi susținuți de Iran în Yemen au lansat o rachetă ce viza direct aeroportul internațional din Riad. A fost interceptată deasupra orașului de un sistem antirachetă Patriot, cu explozii care au zguduit metropola.

Un șoc și mai mare, deși de altă factură, s-a resimțit în întregul regat când, în aceeași seară, peste 200 de oameni – membri ai familiei regale, oameni de afaceri, lideri ai guvernului și foști și actuali miniștri ai cabinetului – au fost arestați, acuzați de corupție și reținuți în același Ritz-Carlton, transformat acum într-o închisoare. Unii dintre deținuți dăduseră mâna cu vizitatorii străini la conferința de investiții doar cu o săptămână înainte. În următoarele luni, guvernul saudit avea să declare că fuseseră recuperate de la ei peste 100 de miliarde de dolari din bani obținuți ilegal.¹

Detenția demonstra cine era la putere. În Arabia Saudită puterea fusese împărțită anterior de fiii mai mari ai regelui Abdul Aziz, cunoscut și sub numele de Ibn Saud, fondatorul regatului. Dar acum era concentrată în mâinile unuia dintre acei fii, Salman, actualul rege, și ale fiului acestuia, Mohammed.

Cu greu se putea spune dacă Mohammed bin Salman – cunoscut sub numele de MBS – avea să fie în linia de succesiune. Tatăl său, Salman bin Abdulaziz, născut în 1935, era unul dintre cei aproximativ 40 de fii care au trăit mai mult decât Abdul Aziz. Salman a fost guvernator al Riadului timp de aproape jumătate de secol, timp în care orașul a crescut de la 200 000 de locuitori la peste cinci milioane. Salman a devenit apoi ministru al apărării și după aceea prinț moștenitor. În ianuarie 2015, regele Abdullah, în vârstă de aproximativ 91 de ani, a murit. Salman a devenit rege.

Mohammed, născut în 1985, era unul dintre fiii mai mici ai lui Salman. Învățase engleza în copilărie, spunea el, urmărind filme americane. Când era mic, tatăl său îi dădea câte o carte de istorie pe săptămână și apoi îl întreba ce învățase din ea.²

O lecție pe care cu siguranță o asimilase a fost despre putere, cum să o consolideze și cum să o exercite. Fusese investitor privat. Se alăturase biroului juridic pentru consilierea cabinetului, unde s-a împotrivit cu tărie modurilor tradiționale de a face lucrurile. Și-a schimbat locul de muncă pentru a lucra alături de tatăl său, în acel moment încă guvernator al Riadului. Apoi, când tatăl său a avansat și a devenit prinț moștenitor, MBS a preluat conducerea

cabinetului. La urcarea lui Salman pe tron, în 2015, Mohammed, până atunci în general necunoscut, a fost propulsat, la vârsta de 29 de ani, în postura de al doilea moștenitor la tron – și a preluat rapid puteri suplimentare ca ministru al apărării și președinte atât al consiliului suprem al dezvoltării economice, cât și al consiliului suprem pentru supravegherea industriei petroliere. El a supravegheat lansarea a ceea ce se va dovedi un război prelungit împotriva rebelilor Houthi din Yemen. În iunie 2017, MBS l-a înlăturat pe vărul său Mohammed bin Nayef din poziția de prinț moștenitor. Anterior ministru de interne, bin Nayef condusese campania antiextremistă de la începutul anilor 2000 și era foarte cunoscut la Washington. Acum, MBS era următorul în linie pentru a deveni rege, cu posibilitatea unei lungi perioade ca succesor al tatălui său, oricând avea să vină acel moment. Și Ministerul de Interne, cu atribuțiile sale pentru securitatea internă, se afla acum sub controlul lui.

Pentru economie, MBS a promulgat Viziunea pentru 2030, care promite mult mai mult decât o reformă, nici mai mult, nici mai puțin decât o transformare a Arabiei Saudite – o desprindere de o economie atât de puternic dependentă de petrol și, prin urmare, atât de vulnerabilă la fluctuațiile de pe piața acestuia. În schimb, economia trebuia să fie diversificată, să devină mai competitivă, mai antreprenorială și mai tehnologizată.

Prin proclamarea unei noi ere în Arabia Saudită, prințul moștenitor face apel la ceea ce consideră a fi bazinul său electoral – cei 70% din saudiții cu cunoștințe în rețelele de socializare, care au 35 de ani sau mai puțin. Pentru ei, fără schimbări, numărul locurilor de muncă urma să fie insuficient, lăsându-i nemulțumiți și susceptibili la atracțiile extremismului sau ale străinătății.

Dependența sa de exporturile de petrol se află în centrul provocărilor pe care le are de înfruntat Arabia Saudită. „Nu vom permite țării noastre să fie vreodată la mila volatilității prețurilor mărfurilor sau a piețelor externe“, spune MBS. Totuși el declară și că Arabia Saudită reprezintă „un caz de dependență de petrol“. Pentru a explica noile politici, el apelează la istorie și la bunicul său. „Regele Abdul Aziz și oamenii care lucrau cu el“, spunea el, „au creat regatul fără să depindă de petrol și au condus acest stat fără petrol și au trăit în acest stat fără petrol.“³

Cu siguranță, acest lucru era adevărat. Și totuși petrolul, alături de Mecca și de islam a contribuit foarte mult pentru a face ce este Arabia Saudită astăzi.

În 1933, Standard Oil of California, Socal, astăzi Chevron, a câștigat dreptul de a explora petrol în Arabia Saudită. Pe 4 martie 1938 a fost trimisă o telegramă din Arabia Saudită la sediul Socal din San Francisco. Aceasta semnala faptul că în urma unui test în

provincia de est la un puț numit Damman # 7, la o adâncime de peste 1 400 de metri, petrolul avea un debit de 1 585 de barili pe zi. Descoperirea petrolului în Arabia Saudită a produs multă ușurare în San Francisco, deoarece, după câteva puțuri care le oferiseră doar dezamăgiri în acei ani ai Marii Crize, compania se gândise dacă să renunțe. Nu mai era cazul. Cu toate acestea, reacția inițială din San Francisco a fost una prudentă. „Deși «cu o floare nu se face primăvară»“, remarca un director executiv, „sunt mai degrabă încrezător că, în acest caz, un singur puț petrolier va face cât un câmp petrolifer.“

Câteva luni mai târziu, cei din companie au fost suficient de optimiști încât să-și trimită reprezentantul la o întâlnire cu regele Abdul Aziz la Riad. Acesta i-a spus regelui că au găsit petrol „în cantități comerciale“. Anunțul l-a „surprins total“ pe monarh. „Sunt bucuros – foarte bucuros“, a spus el. „Câțiva dintre oamenii mei mi-au tot spus că nu vom găsi niciodată petrol în cantități mari în țara mea, iar alții mi-au spus că acesta a fost descoperit de compania voastră, dar nu vreți să recunoașteți. Însă întotdeauna am crezut că se înșală.“

Regele a fost, de asemenea, „foarte mândru“ când i s-a spus că Arabia Saudită a ajuns a douăzeci și doua cea mai mare țară producătoare de petrol din lume, cu perspectiva unei creșteri și mai mari. Știrea a fost foarte bine primită, deoarece regatul său era copleșit de probleme financiare care amenințau serios ceea ce construisese de-a lungul deceniilor.⁴

Începând cu 1901, Abdul Aziz și micul său grup de fideli plecaseră pe cămile în deșert, din exilul familiei sale din emiratul vecin, Kuwait. Scopul lor era să restabilească dinastia saudită care stăpânise o parte din Peninsula Arabică de două ori înainte, în secolele al XVIII-lea și al XIX-lea. În următorul sfert de secol, Abdul Aziz va străbate Arabia împreună cu luptători feroce cunoscuți sub numele de Ikhwan. Erau adepți înverșunați ai unui islam auster a cărui sursă era un cleric din secolul al XVIII-lea, Muhammad ibn Abd al-Wahhab, care căutase să purifice islamul, să-l readucă la rădăcinile sale timpurii și să-l curețe de eretici și de intruziuni străine. Islamul lui al-Wahhab a devenit credința noului stat, esențială pentru integrarea diferitelor triburi în regatul saudit restabilit.

În 1932, Regatul Hijaz și Nadj a fost redenumit Arabia Saudită. Până în acel moment, finanțele regatului fuseseră într-o situație disperată, din cauza scăderii drastice a numărului de pelerini care mergeau la Mecca, principala sursă de venit a regatului. Astfel, descoperirea petrolului în 1938 – întâmplător, la mai puțin de două săptămâni după descoperirea petrolului în statul vecin, Kuwait – a fost mai mult decât o mare ușurare pentru rege. După al Doilea Război Mondial, în anii 1950, producția de petrol a început să

crească și banii – să curgă. Dar adevărata eră a bogăției petroliere a început doar când criza petrolieră din 1973 a dus la o cvadruplare a prețurilor. Cu mai puțin de opt milioane de locuitori la acel moment, Arabia Saudită a devenit un regat foarte bogat.

Și iată cum devine foarte semnificativă mențiunea prințului moștenitor referitoare la „era care a început în 1979“. Pentru că acela a fost anul în care regatul saudit a fost brusc contestat. Ocuparea Marii Moschei din Mecca de către zeloții religioși și săptămânile de luptă care au urmat au șocat conducerea regatului și au zdruncinat încrederea. Casa Saud era custodele Marii Moschei, protectorul ei; iar relația familiei cu islamul era fundamentală pentru identitatea sa.

Cealaltă amenințare majoră venea din Iran, acum condus de regimul teocratic militant al ayatollahului Khomeini. El a cerut distrugerea monarhiilor arabe, în special a celei din Arabia Saudită – „reprezentantul Marelui Șeitan“ (care erau Statele Unite). În același timp cu asaltul asupra Marii Moschei au avut loc proteste și demonstrații šiite în partea de est a țării, alimentate atât de nemulțumiri locale, cât și de emisiuni instigatoare la Vocea Republicii Islamice Iran.

Arabia Saudită a răspuns provocării la adresa autorității sale islamice devenind mai evlavioasă, reafirmând islamul fundamentalist ca structură care ține națiunea unită – ceea ce străinii vor numi wahhabism, deși Riadul va respinge în mod constant acest termen. Clerul conservator a devenit mai autoritar și mai ferm. Poliția religioasă patrula pe străzi, pedepsind femeile care nu erau îmbrăcate în mod corespunzător sau cuplurile necăsătorite care se țineau de mână. Femeile erau separate de bărbați, deciziile, educația și călătoriile lor fiind controlate de „tutori bărbați“. Fotografiiile cu femei nu mai erau permise în ziare. Cinematografele, denunțate ca surse de „depravare“, au fost închise. Sistemul educațional înclina mai mult spre islam și educație religioasă.

Această reorientare nu era doar defensivă, întărind statul saudit, ci și ofensivă. După cum am menționat deja, Arabia Saudită se alăturase Statelor Unite în finanțarea mujahedinilor, războinicii religioși care luptau cu sovieticii în Afghanistan. De asemenea, și-a proiectat rivalitatea cu Iranul šiit pe tot globul. Guvernul a cheltuit zeci de miliarde de dolari pentru educație religioasă și prozelitism. Arabia Saudită a finanțat imami, moschei, centre islamice și multe școli și colegii musulmane din întreaga lume. Cu timpul însă, banii pe care i-a cheltuit pentru promovarea islamului fundamentalist în străinătate vor favoriza, de asemenea, ascensiunea extremismului și a jihadismului.

Creșterea uriașă de petrodolari a creat o economie a statului bunăstării care a definit Arabia Saudită până în prezent. Banii au fost investiți în transformarea a ceea ce MBS a numit „o țară de colibe de lut” într-o infrastructură nouă și modernă – case, clădiri de birouri, hoteluri, școli, universități, autostrăzi, aeroporturi. Populația țării a crescut și s-a urbanizat rapid. Rata de alfabetizare a crescut de la doar 10% la peste 80%. Fluxul monetar a finanțat un nou contract social între guvern și populație, guvernul reprezentând mecanismul de colectare și de redistribuire a bogăției petroliere. Arabia Saudită a devenit ceea ce s-a numit „o națiune cu drepturi”.⁵

Acest sistem a funcționat bine atât timp cât veniturile din petrol au continuat să intre în țară. Însă prăbușirea prețului petrolului din 2014 a demonstrat vulnerabilitatea unui petrostat. Veniturile Arabiei Saudite din exporturile de petrol au scăzut de la 321 de miliarde de dolari în 2013 la 136 de miliarde de dolari în 2016. Dar bugetul – și toate angajamentele de cheltuieli – fusese orientat către un nivel de 100 de dolari barilul, nu de 45 de dolari sau 35 de dolari. Mai mult, începând cu martie 2015, au existat noi cereri mari de bani pentru finanțarea războiului din Yemen.

În acest context, începuse munca pentru crearea unui viitor diferit pentru Arabia Saudită – îndepărtarea de o economie atât de puternic dependentă de exportul de petrol și produse petrochimice și astfel legată de ciclurile pieței petrolului. Obiectivul era o economie mai diversificată, mai competitivă, mai antreprenorială, mai inovatoare, mai avansată și mult mai integrată în economia globală. Prioritar era să creeze locuri de muncă pentru tineri, să le ofere o motivație în societatea saudită și, astfel, să combată radicalismul și opoziția. Transformarea Arabiei Saudite o va întări și împotriva rivalului său regional, Iranul. Dar linia de pornire arată cât de mult teren trebuia acoperit. „Petrolul reprezintă în mod direct peste 40% din PIB”, spunea Fondul Monetar Internațional înainte de pandemia provocată de noul coronavirus, iar „activitatea nonpetrolieră depinde în mare măsură de cheltuielile guvernamentale finanțate din veniturile din petrol.”⁶

Diversificarea economiei în altă direcție decât cea a petrolului reprezintă o măsură de protecție uriașă împotriva a ceea ce a ajuns să fie văzut ca un risc existențial pentru o țară al cărei viitor depinde atât de puternic de petrol. Prăbușirile anterioare ale prețului la petrol au stimulat întotdeauna discuțiile despre diversificare, dar în acele vremuri rolul pe termen lung al petrolului era rareori pus sub semnul întrebării. Cererea, se credea, va continua să crească mulți ani de acum încolo. Astăzi, această siguranță nu mai există.

Prăbușirea care a început în 2014 a coincis cu o nouă dezbatere globală despre evoluția viitoare a cererii de petrol, întruchipată în

sintagma „vârf de consum“. Controversa este dacă acest consum de petrol va stagna și va scădea mai repede decât se anticipase în general, lăsând rezervele de petrol „blocate“ în pământ, fără valoare. Această dezbatere a fost accelerată de politicile privind schimbările climatice și pentru o eficiență sporită în transporturi și de renașterea, după un secol de pauză, a unui vehicul care nu are nevoie de combustibil – mașina electrică.

Arabia Saudită ar putea deține cele mai mari rezerve de petrol convențional și va continua să fie producătorul cu cel mai mic cost și, prin urmare, va avea un avantaj competitiv pe termen lung. Cu toate acestea, acum se confruntă și cu posibilitatea unei „lumi care se îndepărtează de dependența de petrol“. Mai mult, în timp ce petrolul din Orientul Mijlociu are avantajul unui cost redus, se confruntă cu mai multă concurență, inclusiv cu creșterea producției de petrol de șist din SUA.

Toate acestea au pregătit terenul ca guvernul saudit, sub conducerea regelui Salman, să accelereze foarte mult reformele sociale care începuseră cu mult mai multă prudență sub conducerea regelui Abdullah. Prințul moștenitor a anunțat planuri pentru un imens complex de parcuri tematice și sportive, astfel încât familiile saudite să nu mai fie nevoite să meargă în Dubai pentru vacanțe, ci mai degrabă să rămână acasă și să cheltuiască banii în interiorul țării. În 2017, marele muftiu, cel mai important cleric din regat, în popularul său show săptămânal de televiziune, *Cu marele muftiu*, a denunțat concertele și cinematografele ca fiind interzise în islam, deoarece „corup moravurile și valorile“ și „sunt cauza amestecului celor două sexe“. Cu toate acestea, artiștii locali și internaționali au început să susțină concerte în toată țara, iar guvernul a aprobat redeschiderea cinematografelor. Primul a fost deschis la Riad în aprilie 2018, cu difuzarea filmului de succes *Pantera neagră*. O Autoritate Generală pentru Divertisment nou-înființată a dezvăluit planurile de a cheltui 64 de miliarde de dolari pe parcursul unui deceniu, creând o industrie modernă de divertisment autohtonă care să le ofere tinerilor alternative la mall și la moschee – și astfel să creeze locuri de muncă.⁷

Dar cea mai vizibilă reformă socială dintre toate a fost ridicarea interdicției femeilor de a conduce. Interdicția fusese în vigoare decenii. În 1990, cinci femei, care au ajuns la un magazin alimentar local, le-au spus șoferilor să iasă din mașină, s-au urcat singure la volan și au plecat în trombă. Ca răspuns, marele muftiu de la acea vreme a emis o *fatwa* prin care denunța femeile care conduc ca „o sursă de netăgăduit a păcatului“.⁸

Ridicarea restricției în iunie 2018 a eliminat postura nefericită de a fi ultima țară din lume care le interzicea femeilor să conducă. De asemenea, avea un scop economic major – asigurarea mobilității care va permite mai multor femei să se alăture forței de muncă și să

stimuleze astfel o productivitate mai mare și o creștere economică. Dar, cu câteva săptămâni înainte de eliminarea interdicției, mai multe activiste, inclusiv unele care participaseră la protestul inițial din 1990, au fost brusc arestate. Când ministrul de externe al Canadei a criticat arestările într-un tweet, motivat de faptul că una dintre femeile arestate avea familie în Canada, Arabia Saudită a rupt relațiile diplomatice și a chemat în țară 7 000 de saudiți care studiau la universitățile canadiene. În momentul scrierii acestei cărți, câteva dintre femei sunt încă în închisoare.⁹

Slăbirea constrângerilor sociale și religioase de după 1979 a determinat un efort de a încuraja o identitate construită mai mult în jurul naționalismului și a statului saudit. În 2005, regele Abdullah introdusese o zi națională pentru a marca înființarea regatului saudit, în ciuda criticilor din partea figurilor religioase care se opuneau unei sărbători nonislamice. Sub conducerea regelui Salman și a lui MBS a fost extinsă devenind o sărbătoare de două zile, luminată cu un imens spectacol de artificii și de sute de drone care au zburat peste Riad și Jeddah sub forma steagului saudit. Acest nou naționalism a stat la baza inițiativei Viziunea pentru 2030.

Viziunea Arabiei Saudite pentru 2030 nu a fost prima astfel de viziune din regiune. Fusesse precedată cu un deceniu în urmă de o altă Viziune pentru 2030, aparținând vecinului Abu Dhabi, un pionier în ceea ce privește diversificarea.

Abu Dhabi este unul dintre cele șapte emirate care alcătuiesc Emiratele Arabe Unite (EAU), stat ce s-a format în 1971, când britanicii și-au retras forțele militare din Golf. Dubai și Abu Dhabi sunt cele mai cunoscute emirate. Dubai este centrul comercial al regiunii și un oraș global pentru o economie mondială globalizată. Abu Dhabi, care este cel mai mare dintre emirate, este și cel mai bogat datorită petrolului. Ieșirea EAU la mare și, în mod istoric, faptul că face parte din rețelele comerciale regionale înainte de era petrolului, sunt adesea citate ca explicație pentru faptul că este mai deschis și mai integrat în lume. EAU este una dintre puținele națiuni din lume, poate singura, care are un minister pentru toleranță în cabinetul guvernamental.

Abu Dhabi s-a alăturat târziu industriei petroliere. Aici țițeiul a fost descoperit abia în 1958. În 1967 era încă, după spusele unuia dintre cei care au lucrat la primul său plan cincinal, un „sat în curs de dezvoltare“, fără „drumuri, electricitate“ și cu „o singură școală“. Astăzi este un uriaș oraș modern cu turnuri de birouri și cu un sistem de autostrăzi complex, inclusiv un drum de coastă care se întinde de-a lungul Golfului Persic. În ceea ce privește petrolul, are capacitatea de a produce patru milioane de barili pe zi, cu planuri de a se ridica la cinci, ceea ce l-ar face al doilea cel mai mare

producător din OPEC. În același timp, compania petrolieră de stat ADNOC urmărește o strategie distinctă de privatizare, nu a întregii companii, ci mai degrabă creează parteneriate cu companii internaționale în diferite segmente ale activității sale.

Șeicul Zayed al Nahyan, care a condus Abu Dhabi din 1966 și a fost fondatorul Emiratelor Arabe Unite în 1971, avertiza că emiratul nu va depinde întotdeauna de petrol. Având în vedere acest lucru, el a înființat AIAD – Autoritatea de Investiții din Abu Dhabi –, considerată astăzi al doilea cel mai mare fond suveran de investiții din lume, cu active estimate la peste 800 de miliarde de dolari. Fiul său, Mohammed bin Zayed, a devenit prinț moștenitor în 2004. A contribuit la accelerarea eforturilor de extindere a economiei. „Peste 50 de ani, când s-ar putea să avem ultimul baril de petrol“, a spus el, „când va fi expediat în străinătate, vom fi triști? Dacă investim astăzi în sectoarele potrivite, vă pot spune că vom sărbători.“ O inițiativă a fost Mubadala, un al doilea fond suveran de investiții, cu aproximativ 230 de miliarde de dolari în administrare, care a fost întrebuințat pentru construcții și investiții în companii atât în Abu Dhabi, cât și pe plan internațional. Una dintre companiile sale, Strata, produce componente de ultimă generație pentru Boeing și Airbus în Abu Dhabi. Altă companie a dezvoltat un parteneriat cu Cleveland Clinic pentru un important centru medical regional din Abu Dhabi. O a doua inițiativă a fost Masdar, care a fost creată pentru diversificarea energiei dincolo de petrol și de gaze. A devenit un jucător important în domeniul energiei solare și eoliene atât la nivel local, cât și la nivel global, precum și centru pentru inovație și tehnologie.

A treia mare inițiativă a fost însăși Viziunea pentru 2030, lansată în 2007, care a stabilit strategia generală. Mesajul era că țara trebuie să-și diversifice veniturile nete, să-și îmbunătățească competențele, să creeze locuri de muncă și să sporească participarea femeilor la dezvoltarea economiei. Rezultatele au venit mai repede decât s-ar fi putut aștepta. Cu două decenii în urmă, aproape tot PIB-ul depindea de petrol. Astăzi, aproximativ 60% din PIB nu are nici o legătură cu petrolul. Exporturile fără legătură cu petrolul au crescut de la doar 13% din totalul exporturilor în 2010 la 57% în 2018. Această diversificare a fost facilitată de climatul investițional, politicile consecvente și de o cultură de afaceri, susținută de electricitatea ieftină care sprijină producția, precum și de așezarea care i-a permis să devină un centru comercial. Toate acestea se adaugă la un manual pentru diversificarea economică. Cel puțin este un ghid care a funcționat pentru Abu Dhabi.¹⁰

Obiectivele inițiativei Arabiei Saudite Viziunea pentru 2030 merg dincolo de diversificarea economiei către o transformare națională. Cele 13 Programe de realizare a viziunii se referă de la economie și

finanțe la calitatea vieții și „îmbogățirea caracterului național“. Programul național de transformare, în forma sa inițială, avea 178 de obiective, 371 de indicatori pentru monitorizarea progresului și 543 de inițiative.

„De la începutul anilor 1970, am avut planuri de dezvoltare pe cinci ani“, spunea un oficial. „Toți aveau aceleași obiective – diversificarea economiei, dezvoltarea sectorului privat și mai puțină dependență de petrol. Am contribuit la construirea unei infrastructuri masive, la extinderea educației și a sectorului sănătății. Dar uitați-vă la cele trei obiective de bază – nu am reușit să le realizăm. Suntem încă dependenți de petrol, sectorul privat este dependent de guvern și nu am reușit să ne diversificăm. Acum reformăm totul – societatea, economia, birocratia – toate deodată. Este cu adevărat o necesitate. Uitați-vă la datele demografice.“

Viziunea pentru 2030, încorporată într-un program de comunicații de durată, este menită să fie foaia de parcurs pentru refacerea Arabiei Saudite. Contribuția sectorului privat la PIB va crește. Investițiile străine urmează să crească substanțial. Arabia Saudită și Rusia sunt apropiate, situându-se pe locul al treilea și al patrulea în privința cheltuielilor pentru apărare, depășite doar de Statele Unite și de China. Arabia Saudită a fost, de asemenea, cel mai mare cumpărător de arme din Statele Unite din 2011. Un obiectiv foarte ambițios era înființarea unor industrii de apărare care să „localizeze“ 50% din cheltuielile cu echipamentul militar. Au fost reduse subvențiile la apă și la electricitate și, în același timp, s-au creat „conturi al cetățenilor“ pentru a oferi sprijin financiar saudiților cu venituri mai mici pentru a compensa costurile mai mari ale utilităților.¹¹

Un alt obiectiv a fost extinderea considerabilă a exporturilor nonpetroliere, inclusiv servicii și ceea ce MBS numea „marea strategie turistică“. Viziunea pentru 2030 și-a îndreptat atenția către Hajj – pelerinajul la Mecca – pentru a crește considerabil numărul „turiștilor religioși“. Noile stațiuni de pe malul Mării Roșii sunt menite să atragă un număr tot mai mare de „turiști nereligioși“. În locul laboriosului proces de solicitare a unei vize în avans, a spus MBS, turiștii nereligioși vor putea „rezerva o cameră într-un hotel sau un apartament“ și să obțină viza la sosirea la aeroport sau chiar online. Există mai multe alte obiective – îmbunătățirea accesului la locuințe și asistență medicală, crearea a șase milioane de noi locuri de muncă, creșterea procentului de femei în câmpul muncii (numărul femeilor îl depășește deja pe cel al bărbaților în universități) și, în special, „reducerea birocratiei stufoase“.¹²

O prioritate importantă este crearea de locuri de muncă pentru saudiți într-un sector privat menit să devină mai puțin dependent de cheltuielile guvernamentale. Cu toate acestea, nimic nu

demonstrează atât de clar dificultățile precum sistemul ocupării forței de muncă în sine. Pentru saudiți există locuri de muncă, dar în mare parte în structurile guvernamentale. Locurile de muncă din sectorul privat nu sunt, în general, mai puțin bine plătite, dar sunt considerate mai puțin atractive. Aceste locuri de muncă tind să fie ocupate de „angajați străini” cu vize temporare, de obicei musulmani din țări precum Pakistan, India, Bangladesh, Egipt și Filipine. Nu pot deveni niciodată cetățeni și nici copiii lor, chiar dacă s-au născut în Arabia Saudită.

Rezultatul este o forță de muncă structurată pe două niveluri. Pentru fiecare doi saudiți, însumând aproximativ 20 de milioane, există un străin, însumând aproximativ zece milioane, în țară. Dar raportul este inversat când vine vorba de forța de muncă. Aproximativ patru milioane și jumătate de saudiți sunt angajați – 70% de guvern. În schimb, există de două ori mai mulți străini, peste opt milioane, majoritatea mai puțin bine plătiți, care lucrează în sectorul privat.¹³

În mod ironic, o cerință stă la baza întregului program economic: pentru a finanța Viziunea pentru 2030 și pentru diversificarea pe lângă petrol, Arabia Saudită va avea nevoie de multe venituri din petrol. Încearcă să facă în ceva mai mult de un deceniu ce au reușit să facă economiile miraculoase din Asia de Est în două decenii sau mai mult.¹⁴ Trebuie mobilizați oameni și resurse. Sistemul valoric trebuie să treacă de la un sistem bazat pe drepturi și subvenții la unul bazat pe performanță, concurență și obținere de rezultate și unul mult mai puțin dependent de procesul decizional guvernamental. Ritmul și obținerea egalității șanselor sunt descurajante. Însuși conceptul de „timp” trebuie să se schimbe – să devină mai puțin elastic și mai clar. Participarea publicului și sprijinul continuu al tinerilor sunt esențiale, la fel și atenuarea eventualelor turbulențe, inclusiv a rezistenței din partea sectoarelor mai tradiționale ale societății, care pot rezulta în urma tranziției. Și, s-ar putea presupune, islamiștii vor face tot ce pot pentru a destabiliza și a perturba.

Se pot realiza toate acestea într-o perioadă atât de scurtă? „Chiar dacă se realizează doar 50%”, spunea un saudit, fost înalt funcționar sub conducerea regelui Abdullah, „va fi grozav.” Chiar și în acest ritm, ar însemna în continuare o nouă transformare pentru Arabia Saudită, comparabilă cu cea de după anii 1970.

Dar drumul spre reformă – și noul angajament al Arabiei Saudite față de economia mondială – a fost brusc întrerupt de un eveniment din Istanbul. Jamal Khashoggi, jurnalist, fost redactor al unui ziar saudit și fost purtător de cuvânt neoficial al unor membri ai familiei regale saudite, se mutase în Statele Unite în

2017. Devenise colaborator la ziarul *Washington Post*, publicând articole ce criticau guvernarea și reprimarea opoziției în lumea arabă.

Pe 2 octombrie 2018 a mers la consulatul saudit din Istanbul pentru a completa niște documente ca să se poată recăsători. Nu a mai ieșit niciodată. A fost ucis într-un mod îngrozitor în interiorul consulatului saudit din Istanbul de o echipă de 15 asasini de la Riad. Totuși, ceea ce nu luaseră în calcul ucigașii a fost că serviciile de informații turcești înregistraseră asasinatul. După aceea, puțin câte puțin, au dezvăluit toate detaliile.

De ce guvernul președintelui turc Recep Tayyip Erdoğan a ales să dezvăluie detalii așa cum a făcut-o? A fost vorba doar de simpla furie pentru faptul că o echipă de 15 oameni zburase la Istanbul și, ignorând suveranitatea turcească, ucisese cu neobrăzare un jurnalist care avea legături cordiale cu guvernul turc? Sau a fost acest lucru menit să-l constrângă și să-l submineze pe prințul moștenitor, care, în viziunea turcilor, încerca să se erijeze în figura dominantă din regiune și, în schimb, să se folosească de această ocazie pentru a afirma rolul regional al Turciei, pe care Erdoğan îl descrie ca „o moștenire a otomanilor”? „Evoluția istoriei și așezarea geografică a Turciei”, spune el, o fac „singura țară care poate conduce lumea musulmană.” Sau s-ar putea ca ciocnirile dintre Ankara și Riad să fie o lăcomie în războiul dintre Frăția Musulmană și islamul politic, pe de o parte, și dinastiile din Golf și aliatul lor egiptean, pe de altă parte?¹⁵

În urma asasinării lui Khashoggi, programul de reformă a continuat, dar fără aceleași aprecieri internaționale și fără entuziasm. Germania a anunțat că nu va mai vinde arme Arabiei Saudite. Senatorii americani care îl lăudaseră pe MBS ca reformator îl criticau acum cum făceau și cu Arabia Saudită. La fel stăteau lucrurile și cu mass-media internațională. Congresul SUA a adoptat o rezoluție comună pentru a pune capăt sprijinului militar al SUA pentru Arabia Saudită în războiul din Yemen. Donald Trump s-a împotrivit acestor critici și a reafirmat sprijinul administrației sale pentru MBS și Arabia Saudită.

Relațiile cu Statele Unite deveniseră deja complicate pe un alt front. În mai 2017, în prima sa călătorie în străinătate ca președinte, Donald Trump a zburat în Arabia Saudită, unde el și regele Salman au găzduit un summit cu liderii țărilor arabe și musulmane. Cei doi au inaugurat împreună și un centru pentru antiterorism, la care au aderat și celelalte state din Golful Persic. A fost inclus Qatarul, micul emirat exportator de gaz învecinat cu Arabia Saudită. Dar existau tensiuni între Qatar și celelalte țări din Golf, și erau tot mai mari.

Două săptămâni mai târziu, pe 5 iunie 2017, Arabia Saudită și Emiratele Arabe Unite au rupt brusc relațiile diplomatice cu Qatarul și au anunțat că instituie o blocadă și un embargo. Conexiunile telefonice au fost întrerupte. Cetățenii au fost rechemati acasă. În această campanie li s-a alăturat Egiptul și Bahrainul. Saudiții și cei din Emirate au susținut că Qatarul continuă să finanțeze și să găzduiască extremiștii islamici și să se alătore Iranului. Dar cele mai mari critici erau interconectate – ceea ce se spunea că ar fi fost sprijinul său pentru Frăția Musulmană și alți islamisti și eforturile sale de a-și submina vecinii prin intermediul rețelei de televiziune Al Jazeera, atât prin furnizarea unei platforme pentru imami extremiști, cât și prin reportaje și știri agresive și critice.

Impasul a persistat. Qatarul este o țară foarte bogată și a înlocuit rapid alimentele pe care le-ar fi primit în mod normal din Arabia Saudită, inclusiv transportând mii de bovine cu avionul. Turcia, sporindu-și rolul regional și vocația otomană, a trimis rapid câteva mii de trupe în Qatar și a stabilit acolo o bază, ceea ce a înfuriat Arabia Saudită și Emiratele. Relația Qatarului cu Iranul îi înfură și mai mult. După cum explica un locuitor din Qatar: „Iranul este vecin și trebuie să-l tratăm ca atare“. Importurile de alimente din Iran au crescut, iar Iranul și-a deschis spațiul aerian către Qatar, căruia i se refuza acum accesul în spațiul aerian al vecinilor săi arabi. Qatarul, pentru care veniturile din gaze sunt mult mai importante decât veniturile din petrol, a ieșit din OPEC din cauza dominației saudite.

Qatarul a deținut trei atuuri valoroase în această confruntare și blocadă. Primul – amploarea și importanța globală a exporturilor sale de GNL. Al doilea este bogăția sa. Fondul său suveran de 350 de miliarde de dolari a investit strategic în întreaga lume, inclusiv achiziționând o participație de 25% la societatea-mamă a British Air. Iar al treilea este neprețuit – relația sa strategică cu Statele Unite. Qatarul găzduiește o mare bază a Forțelor Aeriene ale SUA, cu 10 000 de angajați, bază esențială, după cum a spus un general al Forțelor Aeriene, „datorită localizării sale strategice, chiar în centrul tuturor“. Este, de asemenea, sediul central al Comandamentului Central al SUA. Aceasta este o confruntare pe care Statele Unite ar dori foarte mult să o vadă încheiată.¹⁶

Pe plan economic, lucrurile stăteau altfel. În primăvara lui 2019, compania Saudi Aramco a lansat o ofertă de obligațiuni de zece miliarde de dolari pentru a contribui la finanțarea achiziției companiei petrochimice SABIC, în mare parte deținută de stat. Comunitatea financiară internațională a reacționat cu entuziasm. Subscrierile au depășit de aproximativ zece ori oferta reală. Oferta

dezvăluise ceva foarte important – Saudi Aramco era cea mai profitabilă companie din lume.

Succesul acestei obligațiuni a restabilit ritmul pentru ceva ce ar fi fost considerat de neimaginat chiar și cu câțiva ani mai devreme – listarea la bursă a companiei Saudi Aramco. În ianuarie 2016, MBS oferise o avanpremieră uimitoare. Într-un interviu acordat publicației *The Economist*, el a fost întrebat: „Vă puteți imagina vânzarea de acțiuni la Saudi Aramco?” „Este ceva în curs de examinare“, a răspuns el. „Personal, sunt entuziasmat.“¹⁷

Comunitățile globale petroliere și financiare au fost uluite. Până la cuvintele prințului, această posibilitate ieșea din discuție. A fost un șoc și pentru saudiți, pentru că Aramco se identifica atât de mult cu Arabia Saudită și era esențială pentru aceasta din urmă. Cu o valoare potențială a întreprinderii, pe care prințul moștenitor a estimat-o la două trilioane de dolari, amploarea potențială a unei privatizări Aramco ar depăși orice listare anterioară la bursă din istorie și ar putea schimba dinamica industriei petroliere mondiale.

Saudi Aramco este motorul economiei saudite și una dintre cele mai importante instituții din țară. Deținută în totalitate de stat, de la finalizarea naționalizării în anii 1980, este cea mai mare companie petrolieră din lume și tot ce face este la scară enormă. Cu ingineri și oameni de știință instruiți la universități din Statele Unite, Marea Britanie și din alte țări, aceasta este, în general, recunoscută ca fiind în avangarda tehnologiei din industria sa. Se clasează printre primele în ceea ce privește noile brevete eliberate companiilor petroliere din lume. Programele sale majore de investiții iau în calcul o perspectivă pe 20–25 de ani. Situat deasupra unor rezerve dovedite de 261,5 miliarde de barili de țiței, va produce petrol mult timp după ce resursele altora se vor fi secătuit.

Cu toate acestea, multe s-ar schimba cu o ofertă publică inițială (IPO). Ulterior, administrația sa va trebui să raporteze trimestrial investitorilor. Saudi Aramco nu va mai fi exclusiv un CNP – o companie națională de petrol – care să reprezinte statul saudit. Va fi, de asemenea, un activ financiar. „Petrolul ar trebui tratat ca o investiție, nimic mai mult, nimic mai puțin“, a declarat prințul moștenitor. Unii dintre cei care s-au îndoit de această ruptură radicală, a spus el, erau „aproțiați de abordarea socialisto-comunistă, unde totul trebuie să fie deținut de stat, chiar și brutăria“.¹⁸

Dar de ce era atât de surprinzătoare ideea unei oferte publice inițiale a companiei Aramco? La urma urmei, IPO-urile unor părți ale companiilor de stat și privatizările, fie complete, fie parțiale, fuseseră o caracteristică majoră a economiei globale datând de mai bine de trei decenii. Dar nici o altă companie nu se identifică atât

cu o țară și nu joacă un rol atât de important precum Aramco în Arabia Saudită.

Pregătirea unei companii de acest nivel pentru privatizare a fost o întreprindere complexă care a durat câțiva ani. A fost nevoie de implementarea unui sistem complet nou de controale financiare interne, contabilitate și circuite economice. Era nevoie de răspunsuri la multe întrebări, inclusiv despre dividende, impozite și administrare. Și exista întrebarea fundamentală pentru investitori – care va fi valoarea estimată într-o lume a prețurilor volatile ale petrolului? Cât valora compania de fapt?

Veniturile din IPO urmau să fie destinate Fondului Public de Investiții (FPI), un fond suveran. Și acesta, la rândul său, făcea parte dintr-o strategie mai amplă – de a transforma Fondul Public de Investiții în cel mai mare fond suveran din lume.

Riadul se putea compara cu fondul suveran din Abu Dhabi. Sau din Norvegia, cu active de peste un trilion de dolari. Dar Arabia Saudită produce de obicei de trei ori mai mult petrol decât Abu Dhabi și de peste cinci ori mai mult decât Norvegia. Astfel, a spus prințul moștenitor, Arabia Saudită ar trebui să aibă un fond suveran „mai mare decât cel mai mare fond de pe pământ“. La rândul lor, banii din FPI ar ajuta la lansarea Viziunii pentru 2030 și la refacerea Arabiei Saudite. MBS dorea să construiască un fond suveran care să fie, spunea el, „o putere de investiții globală“. Cu siguranță FPI poate asigura regatului fluxuri semnificative de venituri care nu provin din petrol. Dar înlocuirea veniturilor din petrol este o sarcină foarte dificilă, așa cum a subliniat și FMI.¹⁹

Unde urma să fie lansată IPO? New York sau Londra – Tokyo, Hong Kong sau Singapore? Acest lucru a devenit subiectul multor speculații. Dar, în cele din urmă, oferta a fost lansată pe 11 decembrie 2019, pe teren propriu – bursa de valori mult mai mică din Riad. Doar 1,5% din companie era de vânzare. Totuși, în final, a urcat până la 29,4 miliarde de dolari, eclipsând valoarea de debut a companiei Alibaba din China și devenind cea mai mare ofertă publică inițială din istorie. Acțiunile au crescut și au atins două trilioane de dolari în a doua zi de tranzacționare, făcând-o cea mai valoroasă companie din lume. Valoarea a fluctuat de atunci odată cu prețul petrolului.

Succesul în transformarea economică a Arabiei Saudite va rescrie contractul social intern și va remodela regatul. Dar prăbușirea prețurilor din 2020 care a venit odată cu coronavirusul a limitat finanțarea generală, inclusiv pentru implementarea programului Viziunea pentru 2030. În cele din urmă, impactul său, indiferent ce se va întâmpla, va fi resimțit în întreaga regiune. În ansamblu, miza în jurul schimbării este foarte mare pentru Arabia Saudită și

Orientul Mijlociu, precum și pentru geopolitica și economia mondială. Lucrurile nu se opresc aici.

În biroul unei case mari de pe țărmul Golfului Persic, un conducător dintr-o țară vecină reflecta asupra necesității reformei în Arabia Saudită. „Miza“, spunea el, în timp ce umbrele nopții cădeau peste deșert, „nu este ceea ce cred oamenii. Nu este vorba despre petrol și nici despre teritoriul și geografia Arabiei Saudite. Este vorba despre cine controlează Mecca și Medina din cauza a ceea ce înseamnă ele pentru musulmanii din întreaga lume.“

Capitolul 36

PANDEMIA

În octombrie 2019, Vladimir Putin a sosit la Riad pentru o vizită de stat, ca răspuns la vizita regelui Salman la Moscova cu doi ani în urmă. Limuzina președintelui rus a fost escortată în oraș de o gardă călare în ținută de paradă, purtând steaguri saudite și rusești. Întrucât știa că vânătoria cu șoimi este sportul preferat al regelui saudit, Putin i-a adus în dar o specie rară de șoim de tundră, cel mai mare dintre toți șoimii, pe care regele l-a primit cu căldură. Călătoria a fost o ocazie pentru ceremonia de semnare a ceea ce urmau să fie acorduri în valoare de miliarde de dolari. De asemenea, confirma că noua relație strategică dintre cele două țări lua avânt. Dar acest gând avea să fie testat mai devreme și într-un mod pe care nimeni nu l-ar fi putut anticipa.

Două luni mai târziu, în decembrie 2019, a fost descoperită o nouă boală respiratorie misterioasă în orașul Wuhan, China. Medicii au văzut o asemănare cu epidemia de SARS care începuse în 2002. Un medic a raportat că „tulpina virusului“ nu fusese încă identificată cu exactitate, însă i-a avertizat pe colegii săi să aibă o grijă deosebită când consultă pacienții. A mai durat trei săptămâni până când a devenit evident că noul virus se răspândea exponențial în Wuhan și în provincia învecinată, Hubei. Denumirea sa oficială era SARS-CoV-2, iar boala pe care o provoca, COVID-19; dar a devenit cunoscut sub numele de „noul coronavirus“, deoarece există multe coronavirusuri, inclusiv cel responsabil pentru guturaiul obișnuit.

Până la sfârșitul lui ianuarie se transformase într-o adevărată epidemie, iar guvernul chinez a impus izolarea orașului Wuhan și a altor orașe și carantinarea locuitorilor în propriile case. Consecințele au fost enorme pentru economie și pentru sectorul energetic. Dacă oamenii nu conduceau și nu călătoreau cu avionul, nu ardeau petrol. Consumul Chinei a scăzut. Când a izbucnit epidemia de SARS în 2002, China reprezenta doar 4% din economia mondială, iar impactul asupra pieței globale a petrolului a fost neglijabil. Dar acum China reprezenta 16%, iar impactul a fost global, deoarece China nu numai că devenise al doilea mare consumator de petrol din lume, dar era responsabilă și pentru jumătate din creșterea totală a cererii mondiale de petrol. Odată cu carantinarea din China, consumul mondial de petrol, în loc să crească, așa cum ar fi fost cazul în mod normal, a scăzut mai

vertiginos ca niciodată – cu opt milioane de barili pe zi în primul trimestru al lui 2020.

Acest declin a fost cel care a provocat, în prima săptămână din martie, o reuniune a țărilor OPEC-Plus și a partenerilor săi non-OPEC, 23 de țări în total, la Viena pentru a aborda ceea ce se transforma, de departe, în cea mai mare scădere a consumului înregistrată vreodată.

În timp ce reprezentanții țărilor care veneau la Viena știau că situația este rea, nu știau cât de rea și nici cât avea să devină. Cu toate acestea, până atunci, interesul comun pe care cele două țări de frunte ale grupului – Arabia Saudită și Rusia – îl construiseră în ultimii ani se destrăma. Bugetul rus se raporta la 42 de dolari pe baril, bugetul saudit – la 65 de dolari și, potrivit FMI, Arabia Saudită avea nevoie de 80 de dolari sau mai mult pentru a-și echilibra bugetul. Mai mult, rușii vedeau acordul OPEC-Plus din 2016 ca fiind temporar și oportun; saudiții voiau să-l facă permanent și să includă și Rusia în el.

Ministrul saudit al energiei, prințul Abdulaziz bin Salman, solicita noi reduceri (ale producției), care să fie mai drastice, apoi a susținut cu tărie reduceri și mai drastice. Ministrul rus al energiei, Aleksandr Novak, s-a opus la fel de hotărât. Acesta voia să prelungească acordul existent și să nu facă alte reduceri timp de câteva săptămâni, pentru a vedea impactul pe măsură ce epidemia se extindea. În dimineața zilei de 6 martie, Novak a zburat de la Moscova la Viena și a mers la sediul OPEC. Acolo, într-o mică sală de conferințe de la etajul cinci, s-a întâlnit în privat cu Abdulaziz. Nu s-a ajuns la nici o înțelegere. Au coborât amândoi, fără nici o expresie pe față, la primul etaj, pentru reuniunea oficială comună a miniștrilor OPEC și non-OPEC. Se aflau într-un impas. Ședința s-a încheiat fără nici un acord.

„Cu toții vom regreta această zi“, a spus ministrul saudit Abdulaziz la ieșire. Întrebat ce va face acum Arabia Saudită, el a răspuns: „Vă vom ține în continuare în suspans“. Țările OPEC „nu au luat în considerare alte variante“, a spus ministrul rus Novak. Și acum, a adăugat el, din moment ce nu exista un acord, toate țările erau libere să producă cât doreau. Suhail al Mazrouei, ministrul petrolului din Emiratele Arabe Unite, a încercat să calmeze spiritele. „Au nevoie de mai mult timp pentru a se gândi la asta“, a spus el. Dar OPEC-Plus se destrămase.

Eșecul de la Viena a șocat piața globală a petrolului, cu repercusiuni pe piețele financiare. Arabia Saudită nu a pierdut prea mult timp și a pus capăt „suspansului“, anunțând că va merge până la capăt, crescând producția de la 9,7 la 12,3 milioane de barili pe zi în luna următoare. „Creșterea producției când cererea scade“, a spus Novak, care are studii de economie, „este irațională din

punctul de vedere al teoriei economice.“ Rusia nu avea nici pe departe această capacitate de producție suplimentară, dar a spus că o va crește cât va putea.¹

Buna înțelegere din 2016 dispăruse – în schimb apăruse un război al prețurilor și o luptă pentru cota de piață. Așa-zișii parteneri deveniseră din nou concurenți acerbi. Câteva persoane de la Moscova, care se opuseseră unui acord pentru restrângerea producției, au salutat ruptura. „Dacă renunțați la piață, nu o veți mai recupera niciodată“, a spus Igor Secin, directorul executiv al companiei Rosneft și cel mai mare critic rus al organizației OPEC-Plus de la început. Cei ca Secin, care s-au opus oricărui acord, s-au arătat în mod special reticenți să renunțe la cota de piață în favoarea Statelor Unite. În cei patru ani în care Rusia făcuse parte din acord și producția sa fusese limitată, producția de petrol din SUA crescuse cu 60%, propulsând Statele Unite pe prima poziție. Dincolo de piețe, ei vedeau șistul american drept o „amenințare strategică“. Căci vedeau abundența petrolului și a gazului de șist ca un adjuvant al politicii externe americane, oferind Statelor Unite mână liberă pentru a impune sancțiuni sectorului energetic rus, așa cum făcuseră cu doar câteva luni în urmă, forțând oprirea conductei aproape finalizate Nord Stream 2. Se așteptau ca șistul american să fie în mod inevitabil o victimă majoră a unui război al prețurilor, din cauza costurilor sale mai ridicate și a forajului constant necesar, în comparație cu petrolul convențional din Arabia Saudită și din Rusia.²

Însă ceea ce nu s-a înțeles pe deplin la începutul lui martie a fost că această luptă pentru cota de piață era lansată pe o piață care se reducea rapid din cauza virusului. Epidemia din China se transforma într-o pandemie.

Cu 16 ani mai devreme, în 2004, Consiliul Național pentru Informații, o organizație de cercetare din comunitatea serviciilor de informații din SUA, publicase un raport intitulat *Mapping the Global Future* (*Cartografierea viitorului global*), care prezenta scenarii pentru anul 2020. Unul dintre scenariile imaginate era o pandemie în 2020, o profecție tulburătoare, chiar și în ceea ce privește anul:

Este doar o chestiune de timp până când va apărea o nouă pandemie, precum virusul gripal din 1918–1919 care a ucis aproximativ 20 de milioane de oameni în întreaga lume. O astfel de pandemie în megaorașele din lumea în curs de dezvoltare... ar fi devastatoare și s-ar putea răspândi rapid peste tot. Globalizarea ar fi pusă în pericol dacă milioane de oameni ar muri în mai multe țări importante și răspândirea bolii ar opri călătoriile și comerțul

mondial pe o perioadă îndelungată, determinând guvernele să cheltuiască resurse enorme.

În 2015, Bill Gates, care își dedica mare parte din timpul și energia sa actelor filantropice în domeniul sănătății, avertiza că există „un mare risc de catastrofă globală” din cauza „unui virus foarte contagios”. Apoi continua: „Nu suntem pregătiți pentru următoarea epidemie” și totuși costurile pentru a face asta erau „foarte modeste în comparație cu posibilele efecte negative”. Poate s-a creat o stare de delăsare – nu în rândul celor care studiau bolile infecțioase, ci în general, după succesul relativ și numărul limitat de persoane afectate de epidemia de SARS (8 098 de persoane s-au îmbolnăvit, 774 au murit), MERS, sindromul respirator din Orientul Mijlociu (2 494 de cazuri, 858 de decese) și Ebola 2014–2016 (11 325 de decese).³

Abia la începutul lui martie a devenit evident că boala provocată de acest coronavirus era mult mai contagioasă. Pe 6 martie, în ziua în care OPEC-Plus s-a destrămat, numărul de persoane infectate cu SARS-CoV-2 în întreaga lume ajunsese la 101 000 și apăreau tot mai multe cazuri în Europa și în Statele Unite. „Politică fără strângere de mână” se transforma în „distanțare socială”. Birourile s-au golit, multe afaceri și-au încetat activitatea, școlile și restaurantele au fost închise, conferințele au fost anulate, aeroporturile s-au golit, călătoriile s-au oprit și oamenilor li s-a spus să rămână acasă. Scăderea fără precedent a cererii de petrol în primele trei luni ale anului – opt milioane de barili pe zi – avea să pălească în comparație cu ceea ce s-a petrecut în lunile următoare.

Războiul petrolului se întetea rapid. Regele Salman a încercat să-l sune pe președintele Putin, dar fără succes. Rușii au explicat că nu era vorba despre lipsă de respect, dar Putin fusese prins într-o ședință de șase ore cu președintele turc Recep Tayyip Erdoğan privind conflictul din Siria.⁴

În martie, China abia începea să revină la viață, dar alte țări se închideau repede, una după alta. Străzile din întreaga lume erau goale, cu excepția vreunui vehicul care mai trecea ocazional. Lumea aproape că părea o altă planetă la sfârșitul lui martie față de ceea ce fusese la începutul aceleiași luni.

De-abia atunci consumul s-a prăbușit cu adevărat. O scădere atât de bruscă și de masivă a cererii de petrol nu se mai pomenise. La fel ca multe alte sectoare ale economiei mondiale, afacerea cu petrol și gaze a intrat într-o criză profundă. În Statele Unite, companiile petroliere reduceau rapid bugetele. Dar piața se mișca și mai repede. Până la sfârșitul lui martie, prețul, care fusese cu 63 de dolari mai puțin decât cu trei luni în urmă, a scăzut până la 14 dolari barilul. O parte din petrol se vindea la prețuri și mai mici; iar

în Canada, unde accesul pe piață fusese restrâns, barilul se vindea cu sume dintr-o cifră. „Situația este gravă“, a spus un înalt oficial american, „și se înrăutățește.“

În mod ironic, vârful producției americane a fost atins în februarie 2020 – 13 milioane de barili pe zi. Dar în martie era clar că producția de petrol din SUA avea să scadă, ținând cont că platformele de foraj erau oprite și bugetele, reduse. Greutățile industriei petroliere și locurile de muncă pierdute au fost un pas important înapoi pentru economia SUA. Rezerva Federală din Dallas a avertizat că prăbușirea prețurilor a „slăbit economia SUA“ și „în general“ a redus cheltuielile de investiții, nu doar în sectorul energetic. Era, de asemenea, un șoc pentru piața datoriilor și pentru piețele financiare mai largi, dar și pentru statele industriale din centrul țării, care erau furnizori importanți de echipamente pentru industria petrolului și a gazului.

În Statele Unite, consumul de benzină a scăzut cu aproximativ 50%; în Europa, cu 65%. Dar nu se putea face nimic în legătură cu prăbușirea cererii până când guvernele din Statele Unite și Europa nu ridicau carantina. Dar, cu pandemia care se agrava, acest lucru nu avea să se întâmple prea curând. Pe 16 martie, cazurile din întreaga lume ajunseseră la 181 000; în Statele Unite, 6 000. În aceeași zi, 16 martie, 13 senatori americani din state producătoare de petrol și de gaze, inclusiv președintele Comitetului pentru servicii armate, i-au scris prințului moștenitor Mohammed bin Salman, exprimându-și consternarea față de ceea ce au descris drept politica saudită „de a reduce prețurile la țiței și de a crește producția“. Câteva zile mai târziu, când prețul petrolului se îndrepta spre 14 dolari barilul, câțiva dintre ei au trimis o a doua scrisoare, avertizând că relația de apărare americano-saudită „va fi dificil de păstrat“ în cazul în care vor continua să fie „provocate intenționat“ „greutăți“ producătorilor americani de petrol și de gaze.

Nouă dintre senatori au avut o convorbire telefonică cu ambasadorul saudit Reema bint pe Bandar Al Saud, o vară a prințului moștenitor care plecase la universitate în Statele Unite când tatăl ei era ambasadur. Senatorii au spus tot ce au avut de spus – Arabia Saudită ducea un „război economic“ împotriva Statelor Unite. Ambasadurul saudit a insistat că problema este Rusia și refuzul acesteia de a accepta propunerea saudită la Viena. Au ripostat. „Lăsați-mă să vă explic calculele din Senat“, a spus un senator. Calculele, a precizat el, erau modul în care funcționau voturile în Senat cu privire la relația militară a SUA cu Arabia Saudită. Semnatarii scrisorii erau susținătorii-cheie ai relației militare cu regatul. Dacă războiul prețurilor continua, sprijinul lor dispărea.⁵

„Am fost întotdeauna susținătorul celui care conduce mașina și umple rezervorul cu benzină“, declara președintele Trump pe 19 martie. Dar câteva zile mai târziu mărturisea: „Nu am crezut niciodată că voi spune că va trebui să creștem prețul la petrol, deoarece prețul este atât de mic“. Prețurile scăzute la benzină nu foloseau prea mult șoferilor când oamenii nu conduceau. Acum era o chestiune ce ținea de securitatea națională și asigurarea faptului că o industrie strategică nu era, după cum s-a exprimat președintele Trump, „distrusă“. În caz contrar, mult lăudata „dominație energetică“, pe care administrația Trump o susținuse și care oferise flexibilitate în politica externă, ar fi putut să dispară. Și se punea problema politicii într-un an cu alegeri prezidențiale. Texas are 38 de voturi electorale, depășit doar de California, și aproape la fel de multe ca statele Pennsylvania și Illinois la un loc.

Trump a început să facă ceea ce făcuse întreaga sa carieră: să înroșească telefoanele, de data aceasta transmițând mesaje, un fel de telefonul fără fir, între regele Salman, MBS, Vladimir Putin și alți lideri. Afaceristul încerca să obțină acum o megaafacere. Având în vedere „diferențele ireconciliabile“, după cum au fost descrise, care conduseseră la ruptura de la Viena între Arabia Saudită și Rusia, era și ceva în genul medierii unui divorț. Timp de aproximativ două săptămâni, Trump a vorbit cu Putin mai mult decât o făcuse în tot anul precedent. Pe 1 aprilie, producția saudită a crescut la 12 milioane de barili pe zi. Unele dintre apelurile telefonice au fost foarte directe. S-au făcut referiri la cei 13 senatori. După un astfel de apel, Trump a scris pe Twitter: „Tocmai am vorbit cu prietenul meu MBS din Arabia Saudită, care a vorbit cu președintele Putin al Rusiei, și mă aștept și sper că vor reduce aproximativ zece milioane de barili și poate mult mai mult“. La scurt timp după aceea a ridicat miza la 15 milioane.⁶

Având în vedere războiul petrolului și animozitatea, cifrele sale au fost întâmpinate cu scepticism. Dar roțile măcinau. Arabia Saudită a solicitat o întâlnire urgentă a producătorilor – „în semn de apreciere pentru cererea președintelui Statelor Unite Donald Trump“. Pe 3 aprilie, Putin declara într-o conferință video că Rusia, precum și Arabia Saudită și Statele Unite, sunt „interesate de acțiuni comune, bine coordonate pentru asigurarea stabilității pe termen lung a pieței“. A mai spus că prăbușirea prețului a fost provocată de noul coronavirus, dar și de „încercările partenerilor noștri saudiți de a elimina concurenții care produc așa-numitul petrol de șist“, a adăugat el în mod explicit.⁷

Dar cum putea fi încheiat un acord? Rușii și saudiții au susținut că, în cazul în care ei vor face reduceri, se așteptau ca și Statele Unite să facă același lucru. În alte țări, guvernul național poate dispune o reducere, dar în sistemul SUA președintele nu are această autoritate. Statele individuale reglementează producția în

interiorul granițelor lor. Totuși, a fost nevoie de câteva explicații despre sistemul federal al Americii pentru a-și expune punctul de vedere. Dar administrația a subliniat că economia și piața – prețurile mici – vor impune reduceri în Statele Unite. Petrolul de șist avea un ciclu scurt. Asta însemna că, deși putea crește rapid, putea la fel de bine – dacă forajul nu continua – să scadă rapid. Și, la aceste prețuri, nu erau prea mulți bani pentru foraje noi.

Principiile fundamentale ale pieței forțau deja o retragere din războiul petrolului. Nu exista nici o modalitate de a câștiga lupta pentru cota de piață când cererea de petrol dispărea. Țările își intensificau producția, dar nu puteau vinde toți barilii. Cumpărătorii intrau în grevă. Dacă petrolul nu putea ajunge la consumatori, trebuia să meargă undeva și asta însemna rezervoare de stocare. Dar, la nivel mondial, depozitele se umpleau repede, și nu numai pe uscat. Orice petrolier disponibil era închiriat, nu pentru a transporta petrol, ci mai degrabă ca rezervor de stocare plutitor. „Principiile fundamentale ale cererii și ofertei sunt nemiloase“, declara secretarul general al OPEC, Mohammad Barkindo. Și era clar că timpul se scurgea. Până la sfârșitul lui aprilie sau cel târziu în mai, lumea urma să rămână fără ultimele spații de depozitare. Și, când avea să se întâmple asta, prețurile urmau să se prăbușească. În unele părți ale lumii în care capacitatea de stocare nu era disponibilă, producătorii puteau chiar să se confrunte cu ceea ce părea de neimaginat – „prețuri negative“. Aceștia ar fi trebuit să plătească clienții pentru a le lua petrolul.⁸

O astfel de prăbușire ar fi dat o lovitură extraordinară tuturor economiilor exportatorilor – provocând o lovitură uriașă finanțării pentru Viziunea pentru 2030 a Arabiei Saudite și pentru bugetul Rusiei chiar când Vladimir Putin făcea presiuni pentru revizuirea constituțională care să-i permită să rămână președinte până în 2036.

„Detestam OPEC“, spusese Trump, dar acum avea nevoie de OPEC pentru a reuși să încheie un acord. Ceea ce s-a întâmplat în următoarele câteva zile a fost un vârtej amețitor de apeluri telefonice zi și noapte și de conferințe video în rândul țărilor OPEC și OPEC-Plus. Bineînțeles, Statele Unite nu erau membre în nici una dintre ele, dar erau membre G20, alături de alți producători, precum Canada și Brazilia, și de alte țări importatoare majore, precum Germania și Japonia, care își doreau de asemenea stabilitate. G20 era util acum, deoarece aducea alte țări importante în discuție și, mai exact, aducea Statele Unite în același forum cu Rusia. Mai mult, Arabia Saudită a fost președintele G20 în 2020 și, prin urmare, era foarte implicată în succesul acestuia. Și un acord se prefigura în această nouă configurație multiplă. Dar era clar cine dădea tonul. Era vorba despre cei Trei Mari – Statele Unite, Arabia Saudită și Rusia – și, în special, Statele Unite.

Pe 10 aprilie, miniștrii energiei din G20 s-au reunit. „Trebuie să stabilizăm piețele mondiale de energie“, declara secretarul american pentru energie, Dan Brouillette. „Este momentul ca toate națiunile să analizeze serios ce poate face fiecare pentru a corecta dezechilibrul dintre cerere și ofertă.“ Până atunci, totul era mai mult sau mai puțin pregătit pentru un mare târg. Dar un membru al OPEC-Plus se împotriva. Președintele mexican López Obrador nu voia să aibă nimic de-a face cu acordul. Avea propria politică; era foarte hotărât ca Pemex, Compania Națională de Petrol, să crească producția, nu să o reducă – chiar dacă, de fapt, producția sa efectivă era în declin. Au urmat mai multe apeluri telefonice nocturne și s-a ajuns la o înțelegere cu Mexicul. A urmat conferința telefonică cu Trump, Putin și regele Salman, care au bătut palma.

Acordul total OPEC+ viza o reducere de 9,7 milioane de barili pe zi, din care Rusia și Arabia Saudită urmau să contribuie fiecare cu 2,5 milioane de barili. Acum se aflau la egalitate absolută – o referință convenită de 11 milioane de barili pe zi fiecare, care urma să scadă în cazul fiecărei țări la 8,5 milioane de barili. Ceilalți 21 de membri ai OPEC-Plus au fost de acord cu propriile reduceri. La fel au făcut și alți producători mari non-OPEC care nu făceau parte din OPEC-Plus – Brazilia, Canada și Norvegia. Dar aceste reduceri vor include scăderi determinate de economie, iar acestea se produceau deja.

Acordul în sine a reprezentat un moment istoric, atât în ceea ce privește numărul de participanți, cât și complexitatea sa absolută. A fost cea mai mare reducere a aprovizionării cu petrol din istorie. Nimic de acest fel nu se mai întâmplase înainte în lumea petrolului și, cu siguranță, nu cu Statele Unite în centrul acesteia.⁹ După încheierea acordului, prințul Abdulaziz a descris războiul petrolului drept „o abatere nedorită“ de la politica saudită. Dar, a spus el: „A trebuit să facem asta din dorința de a obține niște venituri, alternativa fiind de a sta cu mâinile în sân și a nu face nimic“. Iar „medierea“ de la Washington a ajutat, deoarece a pus capăt rupturii cu Rusia, cel puțin pentru moment. „Încă nu avem nevoie de avocați pentru divorț“, a spus prințul cu o oarecare ușurare.¹⁰

Acordul a însemnat o nouă ordine internațională pentru petrol, una determinată nu de țările OPEC și non-OPEC, ci de Statele Unite, Arabia Saudită și Rusia. În viitor, piețele se vor schimba; va fi din nou o altă planetă după coronavirus; politica, prețurile și personalitățile se vor schimba în lunile și în anii următori. Dar amploarea resurselor lor și poziția dramatic schimbată a Statelor

Unite au garantat că aceste trei țări, într-un fel sau altul, vor avea roluri dominante în modelarea noii ordini a petrolului.

Acordul a fost într-adevăr istoric, dar s-a dovedit a fi insuficient, nu în raport cu prăbușirea tot mai accentuată a cererii – 27 de milioane de barili în aprilie, mai mult de un sfert din cererea totală mondială. După înțelegere, prețurile au scăzut între 13 și 19 și, în unele locuri în care petrolul nu a putut fi stocat sau transportat, chiar și mai jos. Lumea nu mai dispunea de capacități de depozitare. Din cauza unei anomalii a modului în care funcționa piața livrărilor la termen, prețul a scăzut la un cent și apoi, pe 20 aprilie, a devenit „negativ“. Aceasta însemna că un investitor financiar care vindea un contract la termen, care era obligat să preia livrarea fizică a petrolului pentru care nu avea spațiu de depozitare, trebuia să plătească efectiv un cumpărător în acea zi pentru a lua petrolul. Și acest fapt a fost istoric – cel mai mic preț înregistrat vreodată pentru un baril de petrol: minus 37,63 dolari. Dar acesta nu era un preț în domeniul petrolier, ci o întâmplare unică pe piețele financiare, o aberație într-un contract futures.¹¹

Între timp, dezastrul global a continuat. Pe 1 mai, cazurile de COVID-19 în lume au depășit 3,2 milioane, cu peste un milion în Statele Unite, unde peste 25 de milioane de oameni și-au pierdut locurile de muncă în decurs de cinci săptămâni. FMI, care la începutul lui prezisese o creștere globală solidă de 3,4%, a anunțat că lumea intrase deja în cea mai gravă recesiune de la Marea Criză.

1 mai a fost, de asemenea, ziua în care a intrat în vigoare uriașul acord petrolier, acordul OPEC-Plus; iar Arabia Saudită și Rusia și ceilalți producători au început să reducă brusc producția. În același timp, forța brută a economiei a constrâns companiile să reducă producția sau să închidă cu totul puțurile. De ce să se vândă petrolul la un preț mai mic decât cel de producție – presupunând că se putea găsi un cumpărător sau un depozit –, când se putea, de fapt, depozita în pământ – petrolul putea fi lăsat să rămână unde era – și se putea aștepta revenirea prețurilor? Cele mai mari reduceri dictate de piață au avut loc de departe în Statele Unite, urmate de Canada. În mai, asocierea globală de reduceri OPEC-Plus și reducerile pieței au scos de pe piața mondială 13 milioane de barili de țiței pe zi. Cheltuielile planificate ale marilor companii americane de explorare și de producție a produselor petroliere au fost reduse la jumătate, ceea ce însemna că urmau să se foreze mult mai puține puțuri în lunile următoare, garantând că producția americană va scădea semnificativ în anul următor. Statele Unite rămânea cu siguranță unul dintre cei Trei Mari, dar nu la fel de mari.

Până la începutul lui iunie, numărul cazurilor de COVID-19 la nivel mondial era de peste șase milioane, mai mult decât dublu față de luna anterioară. Cu toate acestea, întunericul economic începea

să se ridice. China, prima țară care impusese carantina, a fost prima care a ridicat-o și s-a întors în mare parte la treabă. Țările europene erau la diferite niveluri de activitate, iar Statele Unite se deschideau în etape, deși cu variații considerabile între state. Odată cu revenirea economiilor, cererea de petrol a crescut. Consumul din China a revenit aproape la nivelurile de dinaintea crizei, iar străzile din Beijing, Shanghai și Chongqing au fost din nou blocate, deoarece oamenii care aveau opțiunea au ales să conducă mai degrabă decât să folosească transportul public. Consumul de benzină în Statele Unite, care scăzuse la jumătate la începutul lui aprilie, creștea din nou. Toate acestea au dus la creșterea prețurilor petrolului – la niveluri care nu cu mult timp în urmă ar fi fost considerate un scenariu de preț scăzut, dar acum era o ușurare.

Odată cu creșterea prețurilor, va rămâne OPEC-Plus împreună și se vor menține reducerile? Esențială va fi relația restabilită dintre Arabia Saudită și Rusia. Dar la fel de importantă va fi rapiditatea cu care producătorii americani care și-au închis puțurile vor reveni și le vor deschide din nou, ceea ce ar putea reînnoi supraoferta și ar putea da o altă lovitură prețurilor, la fel cum ar putea să o facă și o creștere economică slabă sau o recesiune persistentă – sau un virus care revine.

Și au existat multe perspective asupra a ceea ce avea să vină. Privind dincolo de criză, unii au crezut că ciclurile pieței s-au încheiat și că, în ciuda redresării economice, prețurile petrolului vor fi scăzute mult timp. Alții gândeau diferit – era mai probabil ca reducerea investițiilor într-o producție nouă să ducă, odată cu o creștere economică reînnoită, la o tensionare a echilibrului dintre cerere și ofertă, ceea ce ar conduce la creșterea prețurilor. Iar unii gândeau complet diferit. Ei căutau o „redresare ecologică” – guverne care profită de criză pentru a-și reorienta mixul energetic departe de petrol și de gaze și grăbesc ceea ce considerau ca fiind viitoarea tranziție energetică.

PARTEA A V-A. FOAIA DE PARCURS

PARTEA A V-A. FOAIA
DE PARCURS

Capitolul 37

VEHICULE ELECTRICE

În 2003, prânzul într-un restaurant cu fructe de mare din Los Angeles nu decurgea deloc bine. Doi ingineri, J.B. Straubel și Harold Rosen, îi prezentau lui Elon Musk ideea lor. Antreprenor foarte hotărât, Musk era deja cunoscut ca unul dintre membrii inițiali ai „PayPal Mafia“, care lansase sistemul de plăți online, și apoi ca fondator al SpaceX, care urmărea să scadă costurile călătoriilor în spațiul cosmic și să deschidă calea interplanetară pentru zborul spre Marte. Inginerii îi prezentau lui Musk ceva care putea funcționa la o altitudine mai mică – un avion electric.

„Așa ceva nu va funcționa“, i-a întrerupt Musk. „Nu mă interesează deloc.“

Apoi s-a așternut o tăcere incomodă. S-au întors cu toții la peștii din farfurie. Atunci Straubel s-a gândit: „De ce nu?“ Ar fi putut foarte bine să-i spună lui Musk despre obsesia lui – mașina electrică.

„Este uimitor cum au evoluat bateriile cu litium și ce pot face acum mașinile electrice“, a spus Straubel. Apoi și-a prezentat ideea de a „lega aproximativ 10 000 de baterii de laptop și de a le pune într-o mașină“. ¹

Musk a fost încântat – mult mai încântat decât oricine altcineva cu care Straubel discutase despre idee.

La acea vreme, în afară de un mic grup de entuziaști, toată lumea credea că o mașină electrică este o idee fantezistă. Era unanim acceptat faptul că transporturile erau singura piață în care petrolul era puternic înrădăcinat, în special în sectorul auto.

Asta era atunci. Dar astăzi mașina electrică a devenit o problemă existențială pentru industria auto globală, care se grăbește să se asigure că își poate garanta viitorul. La fel stau lucrurile și pentru industria petrolieră mondială, care pentru prima dată într-un secol se confruntă cu un potențial competitor pentru autoturisme și „camioane ușoare“, care reprezintă 35% din cererea mondială de petrol (numai mașinile reprezintă 20%). Oare energia care contribuie la deplasarea oamenilor va veni din puțurile de petrol sau din liniile electrice?

Răspunsul va afecta modul în care se deplasează miliarde de oameni și va avea un impact profund asupra geopoliticii, a locurilor de muncă, a economiilor naționale, asupra economiei globale – și asupra fluxurilor impresionante de bani din cadrul acesteia. Politicile climatice, mai mult decât orice, oferă astăzi marea forță

motrice pentru adoptarea vehiculelor electrice. Mașinile generează aproximativ 6% din emisiile de CO₂ legate de energie. Dar în 2003, la prânzul acela, motivația nu era clima. Era vorba doar despre mașini electrice de dragul mașinilor electrice.

Prânzul cu Musk s-a încheiat cu siguranță într-o notă mult mai optimistă decât începuse. A achitat chiar și nota. Și câteva săptămâni mai târziu, după mai multe întâlniri, a scris un cec mare – pentru a porni aventura.

Straubel avea ideea de ceva vreme. „Ador bateriile, ador electronica și motoarele“, spunea el. La 13 ani, construisese un fel de mașinuță de golf electrică îmbunătățită. La Universitatea Stanford, el și-a inventat propria specializare – ingineria sistemelor energetice. A fost singurul student al acestei specializări. După facultate și-a pierdut vremea cu diverse idei despre mașini electrice și energie solară.

Dar acum, cu sprijinul lui Musk, Straubel se întâlnea cu șansa vieții lui. A reunit o echipă din ecosistemul Silicon Valley. Cu toate acestea, oricât de mare era pasiunea, inițiativa părea irațională. Din 1925, nici o companie auto nu mai fusese înființată în Statele Unite.

Da, susținătorii mașinii electrice cu baterii puteau indica origini mult mai vechi. În 1900, mașinile electrice depășeau cu mult numărul mașinilor alimentate cu benzină care circulau pe străzile din New York. Nimeni nu fusese un avocat mai înflăcărat al mașinii electrice decât marele inventator Thomas Edison, care investise multe resurse financiare, pe lângă reputația și efortul său, în încercarea de a perfecționa un vehicul electric.

Dar două lucruri au strivit în fașă prima generație de mașini electrice. Unul a fost Modelul T al lui Henry Ford și producția în serie pe linia de asamblare. Celălalt, deși mai puțin cunoscut, a fost demarorul electric, inventat de Charles Kettering în 1911 pentru Cadillac, după ce o persoană murise încercând să pornească mașina cu ajutorul manivelei. Invenția lui Kettering a eliminat nevoia ca cineva să stea în față și să dea la manivelă. În următorii câțiva ani, mașinile electrice au dispărut.

Începutul erei moderne a mașinilor electrice a avut loc în anii 1990 în California. Motivul a fost smogul. Comisia pentru calitatea aerului din California – cunoscută sub numele de CARB, The California Air Resources Board – este o autoritate de reglementare puțin cunoscută, dar cu un impact global foarte mare din cauza dimensiunii pieței auto din California și pentru că standardele de emisii ale CARB sunt urmate de alte câteva state. În anii 1990, CARB a început să solicite, pentru a reduce smogul, ca un anumit număr de mașini noi vândute în stat să fie „vehicule cu emisii zero“ – ZEV. Singura modalitate de a realiza acest lucru era fie prin

electricitate, fie prin hidrogen. Dar reglementările au generat multe controverse, deoarece astfel de vehicule nu existau.

General Motors chiar a încercat, cheltuind un miliard de dolari pentru dezvoltarea vehiculului EV1 electric cu două locuri. Introdus în 1996, vehiculul nu era tocmai convingător – din cauza formei sale, a devenit cunoscut sub numele de „Ou pe roți” –, iar seria a fost limitată. În afară de câțiva pasionați, EV1 nu a reușit să pătrundă în piață și a ajuns la fiare vechi. Bateria nu era suficient de bună. Mai mult, câți oameni își doreau cu adevărat o mașină fără benzină când un litru costa doar 34 de cenți?

Și acum, doar câțiva ani mai târziu, câțiva tocilari din nordul Californiei încercau să reinventeze mașina electrică. Ei și-au numit compania Tesla, după pionierul în electricitate Nikola Tesla. Scopul era să dezvolte un „brand cool” de înaltă performanță pe care oamenii să fie încântați să-l conducă. Gata cu ouăle pe roți.

În ciuda obstacolelor formidabile, proiectul Tesla a avut o serie de aspecte pozitive. Unul a fost dezvoltarea bateriilor care utilizează litiu. Bateria litiu-ion a fost inventată într-un laborator Exxon la mijlocul anilor 1970, într-o perioadă în care se credea că lumea va rămâne fără petrol și că Exxon trebuia să găsească o altă modalitate de a nu părăsi domeniul mobilității. Apoi, prețurile petrolului s-au prăbușit pe o piață saturată, iar imboldul a dispărut. În următorul deceniu, bateria a fost îmbunătățită, iar la începutul anilor 1990 Sony a comercializat bateriile, care au devenit sursă de alimentare pentru laptopuri și telefoane mobile. „Aveam această idee aiurită că am putea folosi ceea ce atunci erau practic doar celule pentru laptop pentru a alimenta o mașină”, spunea Straubel. Dar bateria cu litiu avea de patru ori densitatea energetică a bateriei convenționale cu plumb-acid. Ideea Tesla a fost să pună mii de astfel de celule într-un acumulator. Până atunci ușa se deschisese deja pentru utilizarea energiei electrice la mașini, datorită apariției hibridilor, care combinau un motor electric cu un motor pe benzină, sporind numărul de kilometri la litrul de combustibil.²

Între timp, firmele cu capital de risc din Silicon Valley manifestau un interes sporit pentru „tehnologia verde” și surse de energie regenerabile, ca răspuns la îngrijorarea tot mai mare privind schimbările climatice, dar și din convingerea că s-ar putea câștiga mulți bani din acestea. Contextul a fost deci favorabil pentru ca Tesla să strângă fonduri pentru investiții. Creșterea rapidă a prețurilor la petrol în acei ani a întărit temerile legate de „apogeul producției de petrol” – epuizarea resurselor – ceea ce a făcut ca transportul fără alimentare cu benzină să pară din ce în ce mai interesant.

Și de o importanță majoră erau politicile guvernamentale – stimulente, subvenții și reglementări privind consumul de combustibil și emisiile. În California, CARB a mărit obiectivele

pentru vehiculele cu emisii zero și, odată cu prioritatea schimbărilor climatice pe ordinea de zi, a introdus limite privind emisiile de CO₂. Dacă producătorii de automobile nu puteau atinge obiectivele, trebuiau să cumpere credite de reglementare de la companii care întruneau cerința – ceea ce însemna că, la un moment dat, companiile auto consacrate urmau să ajungă să plătească o taxă companiei Tesla. Pe măsură ce prețurile la benzină au crescut, guvernul federal a oferit credite fiscale consumatorilor pentru achiziționarea de mașini electrice și pentru instalarea unor stații de încărcare. La fel au făcut și o serie de state.

În mod ironic, start-up-ul a beneficiat și de faptul că nu a fost luat foarte în serios. „A trecut aproape un deceniu de când toată lumea îi spunea: «Nu, nu o să meargă», declara Straubel. „Au fost ignoranți și au uitat de asta. Și asta ne-a oferit nouă o șansă imensă.“

Chiar și așa, la început, modelul Tesla părea complet nepractic. De multe ori, compania a rămas fără bani în câteva luni. „A trebuit să mergem până la limită pentru a încerca să ne atingem obiectivele și să demonstrăm lucruri care să-i convingă pe oameni să ne dea destui bani“, spunea Straubel. Stresul a fost amplificat și mai mult de conflictele și de disputele din compania Tesla.

Fără prea multe fonduri, au descoperit că ar putea reduce costurile pentru rezolvarea numeroaselor probleme de proiectare prin simularea și testarea acestora pe calculatoare. Unele lucruri trebuiau însă făcute în lumea reală. Nu-și permiteau un laborator de milioane de dolari de testare a impactului. Cu toate acestea, trebuiau să testeze siguranța bateriei. „Ne-am dat seama că practic putem face asta dacă ținem lucrurile în aer și le dăm drumul“, spunea Straubel. Și așa au închiriat o macara și au aruncat de sus bateriile. „A fost într-adevăr o modalitate de a face lucrurile cu bani puțini“, povestea Straubel. „Inovam într-un ritm uimitor, cu o echipă foarte mică și cu resurse puține. Am reproiectat fiecare sistem de nenumărate ori.“³

Lumea a văzut în cele din urmă ce a pus la cale Tesla când a fost dezvăluit prototipul Roadsters, în 2006 – două mașini sport interesante, una neagră și una roșie. „Până astăzi“, a anunțat Musk, „toate mașinile electrice au fost varză.“ Dar asta a fost doar o reclamă. Primele mașini nu au fost, de fapt, livrate până în 2008. Tesla Roadster era o mașină sport incitantă, elegantă, care putea ajunge la 60 de kilometri pe oră în mai puțin de patru secunde. A devenit rapid un simbol emblematic al statutului. Se poate ca Roadsterul să fi fost descris ca o „ediție limitată“, dar a demonstrat că acumulatorul cu baterii litiu-ion funcționa într-un automobil. „Practic am spus“, își amintea vicepreședintele GM de atunci, Robert Lutz: „«Stai puțin». Am acceptat argumentele tuturor care au spus că nu putem face asta. Și iată că acest mic start-up din

California reușea. Tesla“, adăuga el, a fost „instrumentul care a ajutat la ieșirea din impas.“⁴

Cu un preț de pornire de 109 000 de dolari, Roadster nu era tocmai o mașină de producție în masă. Și nu era singurul vehicul electric nou. În 2010, Chevrolet a scos Volt, o mașină electrică hibrid reîncărcabilă, iar Nissan a introdus vehiculul complet electric Leaf. Cu toate acestea, vânzările au fost dezamăgitoare.

Tesla a avansat în 2012 cu sedanul Model S, care a avut un preț de pornire de aproximativ 65 000 de dolari și a urcat de acolo. Revista *Motor Trend* a numit-o „mașina anului“. O onoare și mai mare a fost că practic fiecare producător important de automobile cumpăra un Model S pentru a-l desface și a înțelege cum funcționează.

2012 a fost cu siguranță un an important pentru Musk. Nu doar datorită Modelului S, ci și datorită SpaceX. Racheta sa Falcon a ajuns cu succes pe Stația Spațială Internațională și a lansat pe orbită o capsulă spațială care a fost recuperată ulterior. Ambele au fost realizări industriale de dimensiuni uriașe, rezultatul forței și al hotărârii ieșite din comun a lui Musk. „Hotărârea mea este într-un fel deconectată de speranță, de entuziasm sau de orice altceva“, spunea el la un moment dat. „Dau tot ce am – indiferent care ar putea fi circumstanțele. Pur și simplu mergi înainte și o faci.“⁵

Totuși Modelul S era scump – cu siguranță nu o mașină pentru oameni obișnuiți. Următorul pe șosele a fost Modelul 3, în 2016. Acesta viza piața de masă – 35 000 de dolari. Până în 2016, Renault-Nissan vânduse o jumătate de milion de mașini electrice – de trei ori mai multe decât Tesla, dar doar o treime din ceea ce prognozase compania. Însă până în acel moment Tesla și Renault-Nissan nu mai erau niște outsidersi singuratici. Într-adevăr, rampa către mobilitatea electrică începea să se umple de vehicule noi și promisiunea multor altora ce urmau.

La mijlocul anilor 2000, General Motors, sub conducerea directorului executiv de atunci Rick Wagoner, s-a reapucat de vehicule electrice și a lansat Volt. Dar apoi, odată cu iminența crizei financiare din 2008, perspectivele economice s-au întunecat rapid, proiectând o umbră asupra tuturor, chiar și asupra umorului. Wagoner a glumit cu un invitat la o ședință a conducerii spunându-i că, în semn de mulțumire, obișnuiau să le ofere vorbitorilor o mașină, dar acum compania își permitea doar un pix. Totuși era un pix frumos.

Apoi s-a declanșat criza financiară globală din 2008: fabrici închise, disponibilizări, falimente și uriașele pachete de salvare ale guvernului SUA. Revitalizarea companiei avea să fie o provocare teribilă pentru Daniel Akerson, cel care i-a urmat lui Wagoner în funcția de director executiv. După cum el însuși a declarat: „Eram

presăți să rezolvăm o problemă dificilă“. Asta nu mai lăsa prea mult timp pentru reinventarea afacerii.⁶

Dar în 2013 General Motors s-a angajat să dezvolte o mașină electrică complet nouă, Bolt. Cea mai mare provocare în cazul mașinii Bolt avea să fie inima – bateria. Bateriile pot fi deosebit de sensibile la schimbările de temperatură, iar prototipurile au fost supuse unor simulări dure cuprinse între minus 65 de grade și peste 85 de grade Celsius. Scopul era de a reduce costurile bateriei, astfel încât Bolt să fie competitiv pe piața de masă. Și bateria trebuia să poată asigura, cel mai important, o „autonomie de peste 320 de kilometri“ la o singură încărcare, care devenise reperul pentru a elimina temerea consumatorului de a rămâne fără baterie și fără o stație de încărcare în apropiere.

Persoana care se ocupa de dezvoltarea produselor globale GM la acea vreme era, pentru prima dată, o femeie – Mary Barra. Și Bolt era prioritatea ei.

Barra era o rebelă din interior. Tatăl ei fusese sculer-matrișer într-o fabrică General Motors. După cum a spus la un moment dat, tatăl ei era „pasionat de mașini“, la fel și ea. În copilărie, vizita fabrica împreună cu el și se plimba fascinată. Când tatăl ei a condus un nou model acasă, a fost, povestea ea, „o sărbătoare în tot cartierul“. Ea și ceilalți copii se urcau în mașină cu rândul. Când ultimele modele erau lansate în toamnă, mergea la reprezentanță și urmărea entuziasmată prezentarea noilor mașini strălucitoare. Nici nu se punea problema – își dorea să intre în industria auto.

Barra a mers mai întâi la institutul tehnic al GM – „Am iubit fizica și matematica“, spunea ea –, apoi la Școala de Afaceri Stanford. A avansat în companie, de la director de fabrică la director de resurse umane și, în cele din urmă, director de dezvoltare globală. Era responsabilitatea ei să ducă la bun sfârșit proiectul Bolt. Când trebuia să ia o decizie importantă, echipa ei a prezentat două opțiuni pentru baterie ca element critic: puteau obține o anumită distanță cu o singură încărcare sau puteau obține autonomie dublă, dar procesul dura mai mult.

„Hai să obținem autonomie dublă“, a răspuns Barra. Apoi a adăugat: „Dar după proiectul inițial“.

Împreună cu toată echipa, șeful secției de mașini electrice a rămas uluit. „Nu voi uita niciodată expresia de pe fața lui“, își amintea Barra.⁷

După ce și-au revenit, echipa a executat, iar Bolt a intrat în saloanele de expoziție în decembrie 2016, întrecând Tesla cu șapte luni și cu un model la preț moderat, care putea circula 321 de kilometri cu o singură încărcare.

Dar abia după ce Barra a devenit director general al GM compania a fost nevoită să se confrunte din plin cu ceea ce urma să fie văzută ca o revoluție în mobilitate. În următorii câțiva ani s-au

depus multe eforturi în lupta cu tendințele externe care modelau industria – reglementări și politici publice, climă și mediu, cerințele și nevoile în schimbare ale consumatorilor, noile modele de afaceri, un val de tehnologii noi și convergente – și noua provocare din Silicon Valley. Și „acesta a fost doar începutul“, își amintea mai târziu Barra. Până în 2023, a promis ea, GM va avea pe piață cel puțin 20 de modele electrice.⁸

În această perioadă, ceea ce începuse ca un eveniment obscur va deveni un moment de cotitură uriaș pentru industria auto globală – și un mare accelerator pentru vehiculele electrice. În Europa, șoferii cumpărau de obicei mai mult mașini alimentate cu motorină decât cu benzină, în principal pentru că erau mai eficiente în ceea ce privește consumul de combustibil și cu taxe mai mici, iar aceste aspecte contau foarte mult într-o zonă în care prețurile la pompă puteau ajunge să fie chiar și de trei ori mai mari decât în Statele Unite. Însă în Statele Unite mașinile alimentate cu motorină erau rare și aveau o reputație proastă privind performanțele, rămasă din anii 1970. Totuși, prin 2005, Volkswagen, principalul susținător al tehnologiei diesel la nivel mondial, a decis să promoveze în Statele Unite vânzarea mașinilor diesel „curate“ cu un motor nou.

Un deceniu mai târziu, realizase progrese substanțiale cu vânzările de mașini diesel în Statele Unite.

În 2013, cercetătorii de la un centru privind combustibilii și emisiile de la Universitatea Virginia de Vest, Morgantown, au închiriat două mașini Volkswagen pentru a testa nivelul emisiilor de oxid de azot (NOx) în condiții de drum. Proiectul a fost finanțat printr-un mic contract de cercetare – doar 50 000 de dolari de la un grup european ce susținea „transportul curat“ –, care a trebuit suplimentat cu 20 000 de dolari. Oxidul de azot este responsabil pentru formarea smogului și reacționează cu alte substanțe chimice din aer creând particule și ozon care afectează sistemul respirator. Pe parcursul a 3 862 de kilometri, cercetătorii din Virginia de Vest au descoperit că mașinile VW au emis emisii de oxid de azot mult mai mari decât cele înregistrate la testele de laborator. Nedumeriți, au ajuns să-și dea seama că respectiva companie folosea un software special care în laborator arăta că emisiile sunt mai mici și, astfel, în conformitate cu reglementările. Când mașinile erau conduse pe stradă, software-ul se dezactiva, iar mașinile erau neconforme.

Software-ul a fost instalat pentru a rezolva o problemă. Compania nu reușise să dezvolte un motor diesel mic care să combine un consum redus de combustibil și un nivel scăzut de emisii de CO₂, având, în același timp, emisii reduse și de oxid de azot. Mașinile diesel mai mari aveau spațiul necesar pentru a

permite instalarea unei tehnologii alternative și mai puțin costisitoare de reducere a emisiilor. Dar pentru mașinile mici a fost un compromis – emisii reduse de NOx comparativ cu o eficiență mai mare a combustibilului și emisii mai mici de CO₂.

Această descoperire i-a șocat pe cercetătorii Universității Virginia de Vest. La urma urmei, erau, după cum declarau mai târziu, „adepti ai mașinilor diesel” care credeau că „tehnologia diesel curată este reală și disponibilă”. În 2014, aceștia și-au prezentat concluziile la o conferință din San Diego. Lucrul acesta, a spus Daniel Carder, liderul grupului de la Virginia de Vest, „a cam deschis cutia Pandorei”.⁹

După ce au validat cercetarea Universității Virginia de Vest, CARB și Agenția SUA pentru Protecția Mediului s-au implicat în scandal, împreună cu Departamentul de Justiție al SUA. Rezultatul a fost ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „Dieselgate”, cu multiple consecințe. Directorul executiv a fost forțat să plece. Câțiva directori VW au intrat la închisoare. Compania însăși s-a confruntat cu amenzi, decontări și costuri de remediere de peste 30 de miliarde de dolari.¹⁰

Dieselgate a contribuit la o schimbare de paradigmă de 180 de grade privind motorina și transportul urban în Europa, unde mașinile diesel erau populare. Dar patosul antidiesel a reprezentat o mare amenințare pentru industria auto din Germania, care ocupă un loc central în economia țării. Cancelarul german Angela Merkel a criticat „demonizarea” mașinilor diesel. Motorina, spunea ea, este esențială pentru combaterea schimbărilor climatice, datorită emisiilor mai mici de CO₂ și a eficienței mai mari a combustibilului. Ea a convocat „summituri pentru motoarele diesel” în încercarea de a împiedica interzicerea mașinilor diesel în mediul urban. Însă fără folos. Orașele europene, îngrijorate de nivelurile ridicate ale emisiilor de oxid de azot produse de motoarele diesel au început să introducă limite pentru acestea. Scopul pentru mulți este o interdicție finală. Acest lucru a devenit parte a unei mișcări mai ample de interzicere a tuturor mașinilor de pe străzile și în zonele din centrul orașelor. Ministrul francez al ecologiei a numit bicicleta „mica regină a izolării” după carantina COVID-19.¹¹

În 2015, Herbert Diess a fost adus de BMW pentru a concepe un nou plan pentru grupul Volkswagen. Una dintre primele sale întrebări a fost: care este strategia Volkswagen pentru mașinile electrice? Întrebarea sa depășea controversa motorină *versus* benzină, vizând o provocare ce urma să vină pentru toți producătorii auto europeni. Întrebarea sa avea un caracter urgent.

În 2015, după ani de discuții, Uniunea Europeană a adoptat noi standarde care prevăd o scădere accentuată a emisiilor de CO₂, măsurat sub formă de valoare medie pentru întreaga flotă, pentru mașinile vândute în Europa. Acestea trebuiau să intre în vigoare în 2020 și 2021. „Singura modalitate de a atinge acest obiectiv este cu vehicule cu emisii zero“ care să aibă o cotă în creștere din vânzările de mașini noi, declara un director executiv al unei mari companii europene. Pentru nerespectarea acestor noi standarde producătorii auto europeni ar putea plăti amenzi de până la 40 de miliarde de dolari. Luând în calcul perioada de grație de cinci ani pentru a lansa modele cu totul noi, trecerea la vehicule electrice trebuia să aibă loc imediat.

Cu noile reglementări care sunt acum impuse, producătorii auto europeni se întrec anunțând planuri pentru vehicule electrice. În prima linie se află Volkswagen. Compania se orientează către o „lume nouă“, a declarat Diess, care este acum directorul executiv al grupului Volkswagen, și o „nouă eră“ pentru Volkswagen.¹² Compania a anunțat că va lansa cel puțin 75 de vehicule electrice până în 2028. „Viitorul aparține propulsiei electrice“, spune Diess. „Fără vehicule electrice, nu putem câștiga lupta împotriva schimbărilor climatice.“ Compania va deveni, a promis el, „neutră din punctul de vedere al emisiilor de carbon pe întreg lanțul de aprovizionare“.

Volvo a ajuns pe prima pagină a ziarelor când au apărut informații că este „primul mare producător de automobile care a anunțat sfârșitul motorului cu ardere internă“. Dar de fapt nu acesta era mesajul. Se îndepărta de motorul diesel. În timp ce trecea la mașini electrice, trecea, de asemenea, și către vehicule hibride și „parțial hibride“ și „vehicule electrice reîncărcabile“ și continua să producă modelele existente cu motoare convenționale. Volvo este deținut de Geely, un important producător auto chinez, iar acest lucru poziționează Volvo în cursa pentru vehiculele electrice pe cea mai mare piață auto din lume.¹³

Anunțurile au continuat să vină de la producătorii auto din întreaga lume. Chiar și Toyota, profund dedicată producerii de vehicule hibrid și celulei de combustibil, a anunțat că va scoate propriul vehicul electric. „Pe măsură ce legile și reglementările intră în vigoare în țări precum China și SUA, producătorii de automobile nu vor avea de ales decât să lanseze mașini electrice sau să riște falimentul“, a explicat Takeshi Uchiyamada, președintele Toyota. Însă acesta a adăugat că Toyota este „sceptică privind trecerea rapidă la vehiculele strict electrice, având în vedere întrebările legate de confortul utilizatorului“. În Statele Unite, Ford a anunțat că va cheltui 11,5 miliarde de dolari cu producția de vehicule electrice până în 2022. „Vehiculele electrice au logică“,

declara președintele executiv al companiei Ford, Bill Ford. „Mizăm foarte mult pe asta.“

Și lista a continuat. „Au fost atâtea anunțuri încât aștept să dea și mama unul“, spunea Elon Musk. Își permitea să glumească. Căci în 2017, în ceea ce privește evaluarea de pe piața de capital, Tesla, producând în jur de 100 000 de mașini, depășise General Motors, care în acel an vânduse 9,6 milioane de vehicule în întreaga lume.¹⁴

Dar, un an mai târziu, Tesla a fost din nou prinsă de un alt val de turbulențe. Producția Modelului 3 mergea mult mai încet decât se anticipase. Musk însuși lucra câte 120 de ore pe săptămână și dormea adesea la fabrica Tesla, în timp ce Modelul 3 trecea prin ceea ce el numea „iadul producției“. Apoi a scris pe Twitter: „Mă gândesc să retrag Tesla de la bursă, la un preț al acțiunilor de 420 de dolari pe unitate. Finanțare garantată.“ Prețul acțiunilor Tesla a crescut – apoi a scăzut. Comisia americană pentru bursă și valori mobiliare a lansat o anchetă, care s-a finalizat cu o amendă de 20 de milioane de dolari, Musk renunțând la președinția Tesla și acceptând ca tweeturile sale să fie aprobate în prealabil de avocații companiei. Dar până la sfârșitul anului Tesla a revenit cu prezentarea noului său „Cybertruck“ cu aspect militar și complet electric, ca răspuns la Ford F-150, cea mai bine vândută camionetă din America. Până în iulie 2020, valoarea de piață a companiei Tesla era de trei ori mai mare decât valoarea de piață a companiilor General Motors și Ford la un loc.¹⁵

Mașina electrică se deosebește în multe feluri de o mașină cu ardere internă. Are un ecran care indică gradul de încărcare și nivelul de energie electrică folosit. Are mult mai puține piese. Este mult mai puțin dăunătoare pentru mediu, deși în unele locuri funcționează cu energie electrică generată de cărbune. Acest lucru ar face din aceste vehicule electrice ceea ce unii numesc „vehicule cu emisii generate în alte țări“. Este tentantă pentru primii utilizatori de noi tehnologii. Accelerează mai repede. Înlocuiește pompa de benzină cu o priză, deși o încărcare poate dura mult mai mult decât un plin de benzină. Cu toate acestea, la urma urmelor este tot o mașină, iar experiența este în mare parte aceeași.

În 2019, vehiculele electrice reprezentau mai puțin de 3% din vânzările de mașini noi din Statele Unite. Aproximativ 189 de localități – 0,2% din cele 43 000 din țară – reprezintă 25% din vânzările de vehicule electrice și toate sunt în California. Motivul principal este politica guvernamentală, așa cum se întâmplă în întreaga lume. Carlos Tavares, directorul executiv al noii companii Peugeot-Fiat-Chrysler, a rezumat problema succint: „Ascensiunea vehiculului electric depinde foarte mult de subvențiile și de susținerea pe care guvernele le vor oferi pentru aceste tehnologii“.¹⁶

Țara cu cea mai mare răspândire a vehiculelor complet electrice și a celor hibride cu încărcare este Norvegia – 45% din vânzările de vehicule în 2019 – și cu siguranță are susținere guvernamentală. Subvențiile sunt foarte mari, iar la acestea se mai adaugă pe parcurs un regim preferențial, încât te vei întreba de ce locuitorii din Norvegia nu și-ar cumpăra o mașină electrică. Unii norvegieni au speculat cu privire la motivele psihologice, datorită faptului că Norvegia este o țară foarte bogată, deoarece produce petrol și gaze și deține cel mai mare fond suveran din lume, finanțat din venituri din petrol și gaze naturale. Un alt motiv este acela că practic toată energia electrică a Norvegiei este generată de suficientă energie hidroelectrică ieftină. O a treia explicație, foarte simplă, a fost oferită de un norvegian în vârstă. „Avem bani.“

În Statele Unite, cel mai important stimulent este un credit fiscal federal care ajunge până la 7 500 de dolari, în funcție de dimensiunea bateriei, pentru primele 200 000 de vehicule electrice vândute de o companie. De ce 7 500 de dolari? Un membru al Senatului a explicat: „Am crezut că 5 000 de dolari nu sunt suficienți și nu credeam că putem obține 10 000 de dolari. Deci ne-am decis la 7 500 de dolari.“ Unele state și orașe oferă propriile stimulente, de la credite fiscale suplimentare până la acces la benzile cu acces restricționat de pe autostrăzi și parcare gratuită. Ca parte a stimulentului fiscal lansat ca răspuns la criza financiară din 2008, administrația Obama a acordat un împrumut de 465 de milioane de dolari pentru Tesla și de 1,2 miliarde de dolari către Nissan pentru dezvoltarea mașinilor electrice.¹⁷

Mai există încă un instrument esențial pentru adoptarea vehiculelor electrice. Ca parte a unei înțelegeri legale cu California, VW are obligația să cheltuiască 800 de milioane de dolari în acest stat pentru dezvoltarea infrastructurii vehiculelor electrice și promovarea „conștientizării” cu privire la vehiculele electrice prin „programe de educație publică și marketing” – fiecare program având nevoie de aprobarea CARB. Acordul cu statul impune, de asemenea, ca Volkswagen să cheltuiască încă 1,2 miliarde de dolari în afara Californiei pentru promovarea vehiculelor electrice. În toată America, de exemplu, înțelegerea Volkswagen contribuie la plata pentru instalarea stațiilor electrice de încărcare.¹⁸

În 2009, China a depășit Statele Unite, devenind cea mai mare piață auto din lume, iar decalajul continuă să crească. Beijingul și-a propus ca una din cinci mașini noi vândute în China până în 2025 să fie un „vehicul alimentat cu un nou tip de energie”. China are propriul lider în industria vehiculelor electrice – Wan Gang. Se situează alături de Elon Musk în ceea ce privește impactul asupra

progresului vehiculului electric și ca una dintre figurile importante din industria auto globală.

În timpul Revoluției Culturale de la sfârșitul anilor 1960, Wan a fost exilat în mediul rural. Își alina traiul dificil și plictiseala petrecând ore întregi într-un șopron de tractoare, fascinat de motorul acestei mașini, dezasamblându-l și remontându-l. După Revoluția Culturală, a mers la universitate, s-a înscris la un doctorat în inginerie în Germania, apoi a rămas să lucreze pentru Audi înainte de a se întoarce în China. Încă din 2000, a fost invitat să facă o propunere Consiliului de Stat al Chinei, „privind dezvoltarea noilor energii curate pentru automobile ca punct de plecare pentru saltul înainte al industriei auto din China“.

Mai întâi în calitate de șef al „Proiectului-cheie pentru vehicule electrice“ din China și apoi în calitate de ministru al științei și tehnologiei, Wan a condus ofensiva vehiculului electric chinez. „Va exista o fereastră strategică pentru dezvoltarea vehiculelor electrice“, spunea el. „Trebuie să acționăm.“

Și China a acționat. Astăzi se vând în China mai mult de 100 de modele de vehicule electrice fabricate intern. Dezvoltarea vehiculelor electrice îndeplinește trei obiective majore pentru Beijing. Primul este reducerea poluării aerului, deseori sufocant (deși câștigurile vor fi oarecum atenuate de cantitatea de electricitate produsă de cărbune). În al doilea rând, mașinile electrice promovează securitatea energetică. „Cererile de petrol ale Chinei cresc în fiecare zi“, a avertizat Wan. Dat fiind numărul tot mai mare, per total, al posesorilor de mașini, Beijingul se bazează pe mașinile electrice pentru a diminua creșterea continuă a importurilor de petrol.¹⁹

Al treilea motiv este competitivitatea globală. Fiind la început în domeniul producției auto, pentru China va fi greu să ajungă din urmă și să devină un concurent major pe piața globală a mașinilor convenționale. Dar mașina electrică este un joc nou și nu există jucători mari consacrați în domeniul vehiculelor electrice. Creșterea rapidă a industriei naționale de vehicule electrice ar oferi nu numai locuri de muncă pe plan intern, ci și platforma de a deveni un exportator redutabil și o forță de prim rang în industria auto globală. China produce deja aproape trei sferturi din bateriile cu litium din lume. Mașina electrică se încadrează, de asemenea, într-o viziune mai largă a unei rețele de transport electric în China – șină electrică de mare viteză pentru a lega orașele în care oamenii se deplasează cu mașini electrice sau cu autobuze și biciclete electrice. Până la sfârșitul lui 2017, peste 50% din flota de autobuze urbane din China trecuse deja pe varianta electrică.²⁰

Programul pentru vehicule alimentate cu tipuri noi de energie este una dintre prioritățile strategice industriale naționale ale Chinei. Se trece de la un model „axat pe consumator“ – subvenții

pentru cumpărători – la unul „axat pe producător“, stabilind cote pentru acesta din urmă. Asta înseamnă că o pondere în creștere din producția totală a constructorilor de automobile trebuie să fie vehicule electrice. China oferă, de asemenea, un stimulent uriaș. În metropolele aglomerate, se poate obține o plăcuță de înmatriculare numai prin tragere la sorți. La Beijing, șansele de a câștiga o plăcuță de înmatriculare pentru o mașină alimentată cu benzină sunt mici – o șansă la 907. Chiar și atunci, câștigătorul trebuie să plătească o taxă, care poate fi destul de substanțială – până la 13 000 de dolari. Dar există o mare excepție: un cumpărător de mașină electrică poate ocoli loteria și obține automat plăcuța de înmatriculare (deși poate exista încă o perioadă de așteptare), fără să cheltuiască bani pentru asta.²¹

În 2019 s-au vândut aproape un milion de vehicule electrice în China – 4% din vânzările de mașini noi de aici și mai mult de jumătate din totalul vehiculelor electrice vândute în lume.²²

India împărtășește, de asemenea, entuziasmul pentru creșterea gradului de electrificare, ce se traduce, în țară, prin vehicule pe două și trei roți, la fel și cele pe patru roți. Astăzi există doar câteva vehicule electrice produse pe piața internă, dar intenția este de a dezvolta capacitățile de producție ale Indiei în acest sector și de a folosi vehiculele electrice ca pe un avantaj pentru producția internă cu valoare adăugată.

Vehiculele electrice au devenit, de asemenea, un subiect fierbinte. Ministrul transporturilor, Nitin Gadkari, a declarat că va „face uz de forță“ pentru ca producătorii auto să construiască vehicule electrice. A explicat „foarte clar“, după cum el însuși a spus, de ce – poluarea urbană și constrângerea economică din cauza importurilor de 85% din necesarul de petrol al țării.²³

Alții totuși s-au întrebat cum poate o țară care duce în mod constant lipsă de energie electrică și în care sunt ore întregi de întreruperi de curent – și depinde de cărbune pentru cea mai mare parte a energiei sale – trece la vehicule electrice. Drept răspuns la presiunile din India pentru vehicule electrice, ministrul petrolului din India, Dharmendra Pradhan, a descris entuziasmul pentru mașinile electrice drept o „modă“. El l-a comparat cu entuziasmul generat de Alia Bhatt, o atrăgătoare și tânără actriță de film de la Bollywood.

Din punctul de vedere al industriei auto din India, politica guvernamentală este esențială pentru a stabili ce se întâmplă. „Dacă nu există un ordin, oamenii vor folosi în continuare vehicule cu motor diesel“, declara Ajit Jindal, vicepreședinte al departamentului de inginerie și coordonatorul departamentului de vehicule electrice din compania Tata Motors. „Trebuie să existe un

fel de ordin.“ De atunci, India a adoptat o viziune mai calculată. Noua abordare este una de promovare a vehiculelor electrice pentru segmente specifice, cum ar fi transportul public, taxiurile și înlocuirea ricșelor cu motor și a celor conduse de oameni. Dar atenția s-a mutat recent de la vehicule electrice la GNC – gaz natural comprimat –, pentru a reduce poluarea urbană, și la biocombustibili care pot fi obținuți din deșeurile agricole.²⁴

În Marea Britanie, în mijlocul unor negocieri prelungite pentru Brexit, guvernul conservator a propus interzicerea vânzărilor de mașini noi alimentate cu benzină sau motorină până în 2040, aceasta în ciuda faptului că Marea Britanie s-ar putea să nu aibă capacitatea de producție pentru a satisface cererea de energie electrică și că însuși manifestul Partidului Conservator se opune noilor parcuri eoliene terestre. În 2020, guvernul a anunțat că are în vedere accelerarea interdicției până în 2035.

Guvernul francez, promițând o nouă „veritabilă revoluție“ franceză, declară, de asemenea, că își propune să impună o interdicție similară vânzărilor de mașini noi alimentate cu benzină și motorină după 2040.²⁵

Dar cât de repede vor pătrunde vehiculele electrice în flota auto mondială? În 2019, acestea au reprezentat mai puțin de 3% din totalul vânzărilor de mașini noi la nivel mondial. Dar ambițiile sunt mari. Vor domina vehiculele electrice noile vânzări în deceniile următoare sau vor reprezenta doar o parte?

„Consumatorii compară vehiculele electrice cu alte opțiuni de combustibil pe care le au, cum ar fi benzina și motorina“, declara cel mai înalt oficial din domeniul auto al guvernului japonez. „Au două opțiuni. Fie reglementările guvernamentale interzic vehiculele, altele decât cele electrice, dincolo de un anumit interval de timp. Sau oferta vehiculelor electrice trebuie să fie extrem de convingătoare pentru consumatori. Este o chestiune atât de siguranță, cât și de preț.“²⁶

În acest moment, vânzările sunt în continuare determinate în mare parte de politicile guvernamentale – reglementări și subvenții – și de răspunsul din ce în ce mai hotărât al producătorilor de automobile la aceste politici. Dar costurile făceau dificilă acordarea de subvenții din partea guvernelor când venea vorba de o piață de masă pentru vehicule electrice. Ar fi fost prea scump. Ipoteza de lucru a fost însă că stimulentele actuale vor fi suficiente pentru a promova progrese tehnice și de amploare, reducând astfel costurile. Cu toate acestea, datele din Danemarca, Țările de Jos și Hong Kong – și în 2019 din China – indică faptul că, atunci când subvențiile sunt eliminate, vânzările de vehicule electrice scad brusc. Dar pentru recuperarea post-COVID-19,

unele guverne vor extinde stimulentele pentru promovarea vehiculelor electrice ca o măsură de „recuperare ecologică” pentru a sprijini industria auto.²⁷

Există două elemente care împiedică adoptarea acestora în masă. Primul este bateria în sine. „Nimic nu influențează mai mult industria vehiculelor electrice decât costul bateriilor”, spunea cineva care știe foarte bine lucrul acesta – J.B. Straubel de la Tesla. Dacă ne uităm doar la costurile operaționale, rularea unei mașini alimentate cu energie electrică este mai ieftină pe kilometru parcurs decât în cazul celei alimentate cu benzină. Dar este mult mai costisitor să stochezi energia. La o mașină cu ardere internă, energia este stocată în rezervorul de benzină. Într-un vehicul electric este stocată în baterie. Costurile pentru baterii au scăzut semnificativ – cu peste 50% – între 2015 și 2019, la aproximativ 180 de dolari pe kilowatt-oră. Acesta este în mare parte rezultatul reproiectărilor, al producției pe scară largă și al reducerii dificultăților. Totuși un acumulator care merge 322 de kilometri sau mai mult la o încărcare costă în jur de 11 000 de dolari, ceea ce este scump și încă nu este competitiv fără subvenții. Se consideră că la aproximativ 100 de dolari pe kilowatt-oră, bateria ar fi competitivă cu motorul cu ardere internă. Un studiu recent al MIT privind mobilitatea susține că acest decalaj s-ar putea să nu fie depășit până în 2030.²⁸

Există multe dezbateri cu privire la cât pot fi reduse aceste costuri fără progrese tehnologice. O modalitate ar fi printr-o producție la o scară și mai mare, iar noi fabrici apar într-un ritm impresionant. Dar există, de asemenea, îngrijorări în ceea ce privește lanțul de aprovizionare al unor materiale pentru baterii, aspect adăugat la incertitudinea privind costurile viitoare. În cazul unui scenariu alarmant, cererea de litiu pentru vehicule electrice va crește cu 1 800% până în 2030 și va reprezenta aproximativ 85% din cererea totală la nivel mondial. Cererea de cobalt, un alt element esențial pentru producția bateriilor, va crește cu 1 400%. Peste 50% din rezervele globale de cobalt provin dintr-o provincie, Katanga, din Republica Democrată Congo. În general, performanța necesară pentru acumulatorii auto înseamnă că aceste materiale trebuie să fie conform specificațiilor, de înaltă calitate, adăugând astfel potențiale blocaje în lanțul de aprovizionare. China și-a revendicat deja o poziție-cheie în aceste industrii.²⁹ În același timp, dimensiunea potențială a pieței stimulează cercetarea care vizează îmbunătățirea și dezvoltarea noilor tehnologii pentru baterii.³⁰

O mașină electrică elimină nevoia de a merge la benzinărie, dar necesită încărcare, iar al doilea mare obstacol este timpul de încărcare și disponibilitatea stațiilor. Încărcarea unei mașini durează mai mult, deși utilizarea unui încărcător foarte rapid – care este semnificativ mai scump – ar putea reduce timpul la

aproximativ zece până la 15 minute. Este nevoie ca încărcătoarele să fie disponibile pe o scară mai largă, o cifră de ordinul milioanei. Cineva va trebui să plătească pentru ele și, în cele din urmă, va trebui să existe un model de afaceri standardizat. În plus, trebuie luate măsuri și pentru persoanele care locuiesc în apartamente și zgârie-nori și parchează pe stradă.

S-au făcut multe previziuni privind mașinile electrice în ultimii ani. Unele au fost foarte optimiste în comparație cu ce s-a întâmplat, de fapt, și cu ce se va întâmpla.³¹ Mașina electrică poate atrage cumpărătorii în funcție de „cât de la modă este” sau „nouă”, în funcție de statut ori pentru că transmite un mesaj despre schimbările climatice sau despre valori și despre marcă ori datorită calității vehiculului și a faptului că poate ajunge de la zero la 60 de kilometri pe oră în patru secunde. Sau poate pentru că cei care aleg o astfel de mașină primesc stimulente financiare sau de reglementare de la guvern. Dar nu este clar cum utilitatea generală a mașinii electrice în sine este superioară celei a mașinii pe benzină. Până la urmă o mașină electrică este tot o mașină.

Ce va determina atunci rata acestei adoptări? Totuși electrificarea „trebuie să fie determinată de cererea clienților și nu avem informații despre acest aspect”, spunea Bill Ford de la Ford Motor Company. „Va fi o tranziție... Veți trăi într-o lume în care veți avea motoare cu ardere internă, vehicule hibrid, vehicule electrice hibrid cu încărcare și vehicule complet electrice. Schimbarea va avea loc în timp.”³²

Lista previziunilor poate fi foarte amplă. O bancă de investiții de vârf prognozează că mașinile electrice ar putea constitui între 10 și 90% din vânzările de mașini noi în 2050, în funcție de reglementări și de „dezvoltarea tehnologiei”. Guvernele vor avea cu siguranță un impact major și chiar decisiv. Acestea pot cere ca creșterea cotelor de vânzări de mașini noi să se refere la cele electrice sau să îndeplinească niște obiective din ce în ce mai stricte de reducere a emisiilor de carbon. Producătorii auto vor trebui să se supună sau să se confrunte cu penalități tot mai mari. Fie guvernele, fie consumatorii vor absorbi costul suplimentar până când va scădea prețul bateriilor. Guvernele pot continua să strângă șurubul în ceea ce privește emisiile vehiculelor pe benzină și eficiența acestora, ceea ce va duce la creșterea costurilor și, prin comparație, va face vehiculele electrice mai atractive din punct de vedere economic; de asemenea, pot ajusta codul fiscal pentru a favoriza vehiculele electrice în detrimentul celor alimentate cu benzină.

Până acum aceasta este o poveste despre „mașină *versus* mașină” – benzină *versus* electricitate. Dar o altă revoluție se

apropie.

Capitolul 38

ERA AUTOMATIZĂRII

Victorville, un orașel din sudul Californiei, la marginea vestică a deșertului Mojave, își are începuturile în secolul al XIX-lea, când era un popas unde se aprovizionau cu apă și provizii cei care călătoreau prin deșert. În ultimele decenii, peisajul deșertic aspru și vremea bună l-au transformat într-o zonă preferată pentru platouri de filmare, inclusiv pentru filmul științifico-fantastic de groază 3D *It Came from Outer Space* (*Venit din spațiu*). În 2007, acolo se juca o scenă neobișnuită. Părea un nou thriller științifico-fantastic. Deoarece vehicule zombi – fără șofer – se deplasau pe străzile unei baze abandonate a Forțelor Aeriene, evitând obstacole, schimbând banda, parcând, oprindu-se la stop, luând curbele și evitând accidente.

Dar acești zombi nu erau din spațiu și de data aceasta producătorul nu era un studio de la Hollywood, ci mai degrabă DARPA – Agenția pentru Proiecte de Cercetare Avansată din Departamentul Apărării al SUA. În Irak și Afghanistan, soldații americani care se deplasau cu tancuri și camioane erau mutilați și uciși de dispozitive explozive artizanale. În replică, Departamentul Apărării era hotărât să dezvolte vehicule fără șofer – ceea ce va deveni cunoscut sub numele de mașină autonomă. Și de aceea străbăteau aceste vehicule zombi străzile într-o bază abandonată a Forțelor Aeriene din deșertul Californiei.

Totuși, la fel ca în cazul mașinilor electrice, vehiculele fără șofer nu erau la prima încercare. În 1925, un inginer pe nume Francis Houdina și-a propus să facă o demonstrație cu mașina sa „fantomă” fără șofer pe străzile din New York, controlând-o printr-un dispozitiv radio dintr-o mașină aflată imediat în spate. Din păcate, lucrurile au luat-o razna. După cum relatează *New York Times* într-un articol cu titlul „Mașină condusă printr-un dispozitiv radio lovește o escortă”, mașina fără șofer „se înclina în stânga și în dreapta pe Broadway, în jurul giratoriului Columbus Circle și apoi spre sud pe Fifth Avenue”. A evitat la limită două camioane și o căruță cu lapte, s-a ciocnit cu o mașină plină de fotografi, apoi aproape că a lovit o mașină de pompieri pe Strada 43. Câteva decenii mai târziu, în anii 1950, Departamentul de drumuri din Nebraska a testat mașini fără șofer care urmau să fie ghidate prin circuite electrice încorporate în șosea. În anii 1980 și 1990, mai multe grupuri de cercetare din Statele Unite și Europa au studiat

concepte de mașini fără șofer pentru a îmbunătăți siguranța rutieră. Dar totul a fost în van.¹

Ca reacție la reușita sovieticilor care întrecuseră Statele Unite prin lansarea primului satelit, Sputnik, în 1958 a fost înființată DARPA (Defense Advanced Research Projects Agency). Misiunea sa era de a se asigura că Statele Unite vor fi din acel moment „inițiatoarele, și nu victimele unor surprize strategice tehnologice“. Lucrând cu universități și cu cei din industrie, a finanțat cercetarea de frontieră „în tehnologii inovatoare pentru securitatea națională“. Palmaresul său extraordinar număra de la tehnică avansată de calcul și bombardiere invizibile la sisteme GPS. La începutul acestui secol, DARPA a decis să ofere premii în bani pentru a stimula sursele de energie competitive folosite pentru dezvoltarea „vehiculelor terestre autonome“. Dar prima Mare Provocare, în 2004, a fost un fiasco. Cea mai mare distanță pe care vehiculele au reușit să o parcurgă a fost de doar 12 kilometri din traseul de 228 de kilometri pe terenul accidentat al deșertului de la granița dintre California și Nevada. Dar acest eșec a fost, de asemenea, și un succes. „Prima competiție a creat o comunitate de inovatori, ingineri, studenți, programatori, piloți, mecanici, inventatori și visători“, spunea un oficial DARPA. „Gândirea proaspătă cu care au venit a fost scânteia.“²

Progresele în învățarea automată și tehnologie au fost deja evidente în anul următor, la Marea Provocare din 2005. Aceasta a avut loc de-a lungul unui traseu de 212 kilometri în sudul Nevadei. Au intrat în cursă aproape 200 de echipe. Cinci au reușit să finalizeze tot traseul. Dar de la început a fost clar că există doi concurenți de top: Universitatea Carnegie Mellon din Pittsburgh și Stanford din California. A fost un fel de meci de revanșă.

Echipa Carnegie Mellon era condusă de William „Red“ Whittaker, o legendă în lumea roboticii și cel care conducea centrul de robotică de la Carnegie Mellon. Cu câteva decenii mai devreme, în urma accidentului de la centrala nucleară Three Mile Island din Pennsylvania, nu existase nici o modalitate de a afla ce se întâmplă în interiorul clădirii izolate, care era inundată cu apă radioactivă și resturi nucleare. Nimeni nu îndrăznea să intre. Era prea periculos. Whittaker, care tocmai își terminase doctoratul, a proiectat roboți speciali care puteau să intre în clădire, să analizeze, apoi să raporteze și să ajute la curățare. Roboții erau munca sa de o viață. Nu numai că a inventat și a construit roboți, peste 60, dar a inventat și o disciplină de cercetare numită „robotică de teren“ – roboți care se deplasau și îndeplineau sarcini pe teren dificil.

Echipa Universității Stanford era condusă de Sebastian Thrun, un informatician cu studii din Germania, care fusese coleg cu Whittaker la Universitatea Carnegie Mellon până când a fost ademenit la Stanford pentru a conduce laboratorul de inteligență

artificială. Pe când era încă student în Germania, Thrun și colegii săi au conceput roboți care făceau tururi de muzeu. În continuare a fost primul care a inventat ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „robotică probabilistică“, ce combină statistici pentru a face față incertitudinii cu care se confruntă roboții în contextul lumii reale. Scopul lui Thrun era acum să creeze un vehicul cu „capacitatea intelectuală de a lua toate deciziile pe parcurs“. Interesul său față de vehiculele autonome a apărut, a spus el, pentru că era „curios în privința inteligenței umane“. A explicat de asemenea că „pasiunea sa pentru mașinile care se conduc singure“ apăruse din cauza blocajelor din trafic. „Simt că am pierdut un an sau doi doar în trafic“, explica el. Thrun urmărea să dezvolte un vehicul autonom care să asigure siguranța la volan și dintr-un motiv personal; prietenul lui cel mai bun murise într-un accident de mașină la 18 ani.³

Carnegie Mellon a venit cu două vehicule solide în stil militar. Echipa petrecuse 28 de zile scanând cu laser ruta Mojave pentru a crea un model computerizat al topografiei. Stanford a contraatacat cu „Stanley“, un SUV Volkswagen de dimensiuni medii. Spre necazul lui Whittaker, Stanley a terminat primul, parcurgând traseul în șase ore și 53 de minute, cu 11 minute înaintea echipei Carnegie Mellon.

A fost un moment-cheie. „Este prima dată când mașina a luat toate deciziile“, a spus Thrun după cursă. El însuși a fost atât de epuizat de intensitatea competiției încât a adormit în timpul unui interviu acordat postului CNN.⁴

Echipa de la Stanford a plecat cu premiul de două milioane de dolari. Nu a fost singurul câștig din acea zi. După cum va spune Thrun mai târziu, Marea Provocare s-a dovedit a fi un eveniment „care i-a schimbat viața. Acum era un cu totul alt Sebastian Thrun.“ Printre cei care au urmărit discret cursa se număra și Larry Page, cofondatorul Google. După cursă, ascuns în spatele ochelarilor de soare și cu pălărie, Larry s-a apropiat de Thrun. Page își dorea cu adevărat „să înțeleagă ce se întâmplă“, a spus mai târziu Thrun. „Larry credea în această tehnologie de mai multă vreme decât știam eu.“ Într-adevăr, Page chiar cochetase cu ideea de a face un doctorat despre vehicule autonome.

Ceva mai târziu, Thrun a primit un e-mail de la Page, care îi spunea că are probleme cu un robot pe care l-a construit pentru a-i permite să participe la întâlnirile Google fără a fi prezent fizic. Robotul nu funcționa. Thrun s-a întâlnit cu el într-o parcare. Page a deschis portbagajul mașinii și a scos robotul, ca Thrun să-l examineze. Thrun a adunat repede o echipă, iar robotul a fost reparat.⁵

Cursa decisivă a avut loc doi ani mai târziu – Marea Provocare din 2007 la baza părăsită a Forțelor Aeriene din Victorville,

California. Un deșert gol era un lucru, dar putea o mașină cu pilot automat să circule pe străzile unui oraș din SUA, chiar dacă era un oraș-fantomă?

11 echipe au intrat în competiția din 2007, dar, din nou, lupta s-a dat între echipele Carnegie Mellon și Stanford. Echipa de la Stanford s-a întors cu un Volkswagen numit „Junior“, de la Leland Stanford Jr., după care fusese numită universitatea. Thrun făcea parte din echipa Stanford, deși lucra deja la Google. Echipa Carnegie Mellon a intrat în competiție cu un Chevy Tahoe, denumit „Boss“ în onoarea lui Charles „Boss“ Kettering de la General Motors, inventatorul primului sistem cu aprindere electrică, în 1911, care condusese departamentul de cercetare al companiei GM timp de mai bine de un sfert de secol.

Invocarea legendarului șef al departamentului de cercetare de la General Motors nu a fost întâmplătoare, deoarece de data aceasta partenerul universității Carnegie Mellon era GM. De câțiva ani, gigantul auto și Carnegie Mellon colaborau privind cercetarea în domeniul tehnologiilor avansate. Legătura fusese stimulată de Larry Burns, directorul departamentului de cercetare și dezvoltare și strategie al GM. Burns își făcea griji cu privire la viitorul GM – în special de ceea ce putea face automobilul să devină demodat. La un moment dat, directorul general de la acea vreme al companiei GM, Rick Wagoner, și Burns au ajuns să vorbească despre faptul că, în timp ce multe alte industrii se schimbaseră în ultimii 100 de ani, modelul de bază al industriei auto rămăsese același ca pe vremea Modelului T al lui Henry Ford – „alimentat cu benzină, acționat de un motor cu ardere internă și rulând pe patru roți“.

„Cum va arăta mașina în următoarele sute de ani?“, l-a întrebat Wagoner pe Burns. „Dacă automobilul ar fi inventat astăzi, ce formă ar avea?“

„Nu au existat cu adevărat inovații radicale în tot acest timp“, a reflectat Burns. Și a continuat: „Acest lucru este valabil pentru foarte puține industrii“. Mașinile autonome ar putea fi o mare parte a răspunsului la întrebarea lui Wagoner – dacă ar putea funcționa. Burns era, de asemenea, măcinat de ceea ce percepea ca fiind „cea mai importantă problemă de sustenabilitate cu care se confruntă automobilele“ – nu energia sau emisiile, ci o epidemie mortală în care mureau 1,2 milioane de oameni pe an la nivel global în accidente auto. Vehiculele autonome ar putea să elimine practic accidentele. Acesta a fost unul dintre principalele motive pentru care Burns a făcut legătura între GM și Whittaker și grupul de robotică de la Carnegie Mellon.⁶

Și în această a treia Mare Provocare, desfășurată la baza aeriană părăsită din Victorville, Carnegie Mellon a câștigat cu 20 de minute avans. „Acea zi din 2007“, a spus Whittaker mai târziu, „a fost momentul în care conceptele care existau de ani buni în laborator

au ieșit brusc în lume.“ Munca sa de o viață dăduse în sfârșit roade.⁷

Cursa din Victorville a atras interesul marilor producători de automobile. Dar în acel moment aveau un motiv mai stringent de îngrijorare – supraviețuirea. Acesta era începutul crizei financiare. Producătorii auto rămâneau fără numerar și se îndreptau spre faliment. Multe lucruri au fost abandonate, inclusiv, la GM, programul comun de cercetare cu Carnegie Mellon.

Dar erau alții, în cealaltă parte a țării, în Silicon Valley, care nu duceau lipsă de bani. Google lucra deja la producerea unei mașini autonome, cu Sebastian Thrun în frunte. Efortul Google – „Proiectul șoferul“ – se desfășura într-o clădire separată. „Nimeni de la Google nu a avut nici un indiciu despre existența noastră timp de un an și jumătate“, a spus Thrun. Ca parte a muncii lor la vehiculele autonome, au instalat pe plafonul mașinilor camere cu unghi de filmare de 360 de grade. Acest lucru a generat ideea pentru Google Street View, care avea ambiția să fotografieze fiecare stradă din lume.

În 2010, cu o postare pe blogul lui Sebastian Thrun – „am dezvoltat o tehnologie pentru mașinile care se pot conduce singure“ –, Google a făcut publică vestea uimitoare că lucrează la mașina autonomă. „Mașinile noastre automatizate“ au mers din Silicon Valley, nordul Californiei, „la biroul nostru din Santa Monica și până pe Hollywood Boulevard“, relatează Thrun. Mașinile „traversaseră Golden Gate Bridge“ și „chiar parcurseseră tot drumul în jurul lacului Tahoe“ – în total 225 000 de kilometri de condus fără șofer. În timp ce operatorii erau în mașini pentru orice eventualitate, interacțiunea-cheie a avut loc prin legătura informațională a mașinilor cu centrele de date extrem de puternice ale Google.⁸

Vestea se împrăștiase. Google – cu amploarea și capacitățile sale – testase viabilitatea mașinii fără șofer. Dar Google nu era singurul. O serie de alte companii de tehnologie și antreprenori încercau să abordeze mașina fără șofer. Progresele tehnologice și scăderea costurilor făceau orice posibil. „Înainte de 2000 nu aveai cum să faci nimic interesant“, spunea Thrun. „Nu aveai senzori, nu aveai computere și nu aveai cartografiere. Radarul era un dispozitiv pe un vârf de deal care costa 200 de milioane de dolari.“⁹

Chiar și cu toți concurenții și cu viziunile diferite, există cel puțin un consens cu privire la criteriile de referință pentru definirea unei mașini automate fără șofer. Societatea Inginerilor de Automobile a clasificat mașinile după nivelul de automatizare. Primele trei niveluri merg de la „fără automatizare“ nivelul 0 până la nivelul 3, care este controlul vitezei de croazieră și pilotul

automat ce controlează accelerația sub supravegherea șoferului. Nivelul 4 înseamnă „automatizare ridicată” – capabil să conducă și să monitorizeze mediul din jur fără supraveghere umană, dar numai în ceea ce se numește o „zonă îngrădită virtual” (*geo-fence* – un perimetru virtual pentru o zonă geografică din lumea reală), care putea fi un campus universitar, un cartier central de afaceri sau folosind „capsulele” pentru a merge de la Terminalul 5 al aeroportului Heathrow în parcare centrului de afaceri. Nivelul 5 este „automatizarea completă” – capabil să îndeplinească toate comenzile de condus în toate condițiile. Trecerea la nivelul 5 necesită desfășurarea și îmbunătățirea continuă a unor serii de funcții complexe.¹⁰

Pentru a ne face o idee despre ce implică acest lucru, să începem cu „detectarea”, care în sine depinde de mai multe tehnologii. „Lidar” folosește lasere care detectează obiecte și trimit înapoi acele informații cu viteza luminii. Este susținut de un radar, care folosește unde radio, este mai puțin capabil, dar mai fiabil în condiții de vreme rea. Camerele video cu unghi de 360 de grade captează constant imagini digitale, care sunt identificate cu viteză mare de algoritmi de vizualizare automată. Are, de asemenea, ultrasunete, împreună cu infraroșu, pentru a prelua imagini termice, plus GPS pentru localizare și sisteme de navigație inerțială.

Toate acestea sunt amplificate de hărți tridimensionale, cu o precizie de până la câțiva centimetri, preinstalate în mașină. În prezent nu există un consens cu privire la combinația optimă a acestor tehnologii sau la standardele necesare – sau cu privire la cine va furniza toate ingredientele.

Și acesta este doar începutul. Datele senzorilor trebuie procesate în mod constant, urmate de decizii instantanee, iar acest lucru necesită un grad foarte mare de inteligență, o putere de calcul exponențial mai puternică decât cea găsită în mașinile de azi. Software-ul este cheia; și aici progresele rapide în AI – inteligența artificială – și învățarea automată pentru recunoașterea imaginii au propulsat mașina fără șofer mai rapid decât ne-am fi putut aștepta în urmă cu câțiva ani. Cu viteza fulgerului, computerul trebuie să treacă prin cantități mari de date provenite de la dispozitivele de detectare pentru a identifica un semn de circulație sau un câine și pentru a se opri instantaneu. Acest computer foarte inteligent trebuie să administreze, de asemenea, unitățile de sisteme electronice care controlează frânarea și direcția și să se asigure că mașina ocolește pietonii care traversează fără să-și ridice privirea din telefon. Sistemul telematic trebuie dezvoltat între computerul mașinii și alte sisteme informatice pentru a furniza informații și actualizări de software. Viteza cu care pot călători astfel de

informații și actualizări va depinde de accesul rapid la internet și de disponibilitatea tehnologiei wireless 5G.¹¹

Și apoi mai intervine o problemă: interiorul unui vehicul autonom – va fi acesta un birou mobil, un centru de comunicații, o cameră de zi sau un centru de divertisment? Desigur, nu se poate trece cu vederea interfața om-mașină – și anume capacitatea computerului de a comunica (și de a-i liniști) pe pasagerii vehiculului. Într-adevăr, o mare barieră poate fi psihologică – disponibilitatea și chiar capacitatea oamenilor de a „renunța”, de a preda complet controlul unui robot.

Cursa este strânsă și cu un număr mare de participanți. Tot mai multe elemente de automatizare vor fi adăugate la aceste mașini în următorii câțiva ani, dar, din punctul de vedere al scalei, va fi probabil mult sub idealul de 4 sau 5. În acest moment, o estimare rezonabilă este că toată tehnologia pentru un vehicul complet autonom ar adăuga 50 000 de dolari la costul unei mașini. Dar, odată cu amploarea și convergența tehnologiilor și pornirea producției la începutul sau la mijlocul anilor 2020, costul suplimentar al unei mașini fără șofer față de o mașină obișnuită ar putea scădea undeva între 8 000 și 10 000 de dolari. Cel puțin așa se presupune.

O serie de alte obstacole vor trebui abordate. Trebuie asigurată fiabilitatea. Ce se întâmplă dacă un vehicul merge spre destinația greșită? Sau dacă există lucrări sau un accident pe drum? Sau dacă vremea provoacă o defecțiune? Sau dacă mașina trebuie să ia o decizie dacă lovește o persoană sau iese de pe șosea pe marginea drumului? Întrucât oamenii predau controlul unei mașini, pentru a insufla încredere, aceste mașini cu conducere automată vor trebui să funcționeze la niveluri de performanță mult mai ridicate decât mașinile conduse de oameni. Deși milioane de kilometri au fost parcurși până acum de mașini de testare fără șofer, oamenii conduc aproximativ 13 miliarde de kilometri în fiecare zi în Statele Unite. Vor crea anumite grupuri haos prin piratarea software-ului la zeci de mii de mașini? Ca răspuns, pe lângă accentul evident pus pe securitatea cibernetică, se testează discret și conceptul de „toleranță la defecte” în fața hackingului – o cale, la un nivel minim de funcționalitate, care i-ar permite șoferului să preia controlul. Desigur, asta presupune că persoanele care trăiesc într-o epocă a vehiculelor autonome vor trebui în continuare să învețe să conducă și, bineînțeles, să obțină și un permis. Și cum preia cineva controlul dacă nu există volan, accelerație, pedală de frână, ci și doar un computer cu care să vorbești?

Dar cum rămâne cu asigurarea? În prezent, șoferii au asigurare pentru că răspund personal. Dar, dacă are loc un accident cu o mașină fără șofer, va fi aceasta o chestiune de produs defect și responsabil va fi producătorul auto sau furnizorul de software, nu

proprietarul mașinii implicate? Și, apropo, cine deține toate datele pe care le generează mașina despre pasageri, interesele lor, înclinații – și destinația lor? Și, indiferent cine deține datele, cine le poate accesa – și în ce scopuri?

Pe scurt, perspectiva vehiculelor autonome creează deja noi probleme legate de reglementare. Atât autoritățile, cât și organele legislative vor trebui să abordeze o serie de chestiuni – inclusiv cine vor fi autoritățile și cine va „deține” care parte a problemei. Disputele continuă cu privire la siguranță, securitate și confidențialitate, precum și la rolul guvernului federal în raport cu statele. Între timp, în guvernul federal american, o serie de agenții – până la 38 – încearcă să-și dea seama care sunt rolurile lor în reglementarea diferitelor aspecte ale vehiculelor autonome – siguranță, confidențialitate și conectivitate – în timp ce aproximativ 30 de state au adoptat deja legislația referitoare la vehiculele autonome. Rezultatul va fi probabil un amestec de reglementări federale și de stat.¹²

Și apoi mai este vorba și despre impactul social. În viziunea unora, camioanele de livrare marfă vor deveni autonome și aceste camioane mari vor circula în convoaie pe autostradă – „în pluton”, cum se spune –, poate primul camion cu șofer, restul fără conducător auto. Asta ar însemna că un procent semnificativ din 3,5 milioane de șoferi care conduc acum camioane în Statele Unite ar trebui să-și caute alt loc de muncă. În cele din urmă, există dilema „perioadei intermediare” – cum vor fi integrate aceste mașini care se conduc singure în fluxul actual de trafic compus din mașini cu șoferi?

O posibilitate ar fi ca mașinile să devină autonome treptat, accesând tot mai multe părți ale pachetului de autonomie, cum ar fi evitarea accidentelor și tehnologiile de gestionare a accelerației, introduse în timp. Dar acest aspect ridică o altă problemă. Vor fi șoferii și mai distrași și preocupați de alte lucruri, cum ar fi trimiterea de mesaje, atunci când atenția lor este necesară urgent în vehiculele care sunt doar parțial autonome?

Se încinge cursa în cea mai mare provocare – vehiculul autonom viabil din punct de vedere comercial. Jucătorii variază de la marii producători de automobile până la marile companii de tehnologie din Silicon Valley și start-up-uri de tehnologie finanțate prin capital de risc. La un moment dat va exista un consens și standarde convenite. Dar, până atunci, multe tehnologii concurente vor căuta să-și găsească locul pe piață. „Cu diferite mașini care funcționează după algoritmi diferiți, va fi interesant să vedem cum are loc interacțiunea socială dintre ele”, a observat directorul executiv al unui start-up. „Te vor lăsa să treci sau îți vor tăia calea?” Apoi a adăugat: „Va fi AI *versus* AI, dar în cele din urmă aceasta este o problemă socială care trebuie rezolvată”.¹³

Unii se îndreaptă deja către noi frontiere. Sebastian Thrun a cofondat Udacity, o companie de educație tehnologică online, apoi a înființat o nouă companie cu Larry Page de la Google – Kitty Hawk – care își propune să introducă taxiuri aeriene autonome. El este convins că acestea vor înlocui serviciul autonom de taxi din prezent.

Progresele tehnologice necesare pentru autovehiculele autonome au încă multe obstacole de depășit. Cu toate acestea, mai există un element-cheie care, în asociere cu mașina fără șofer, va crea o lume cu totul nouă și diferită a mobilității – posibilitatea de a comanda o mașină pe smartphone, în prezent disponibilă oriunde. Pe scurt, transportul alternativ numit *ride hailing*.

Capitolul 39

ANTICIPÂND VIITORUL

În vara lui 2008, un inginer de software canadian numit Garrett Camp, sătul deja de serviciul de taxi haotic, stătea pe o stradă din San Francisco. Întârziase la o întâlnire, dar nu putea să facă cu mâna după un taxi. În mână își ținea noul iPhone. Atunci și-a dat seama care putea fi alternativa de a nu mai sta în stradă, la cheremul dispecerilor de taxi copleșiți și de a nu mai depinde de serviciul de taxi imprevizibil. Și poate că i-ar putea oferi o viață socială mai bună. Apple lansase iPhone-ul cu doar un an înainte, dar abia în 2008 a permis aplicații care nu aparțineau companiei și a deschis App Store. De ce să nu înlocuim, s-a gândit Camp, fluturarea mâinii la colț de stradă cu un buton de aplicație pe iPhone și să lăsăm un algoritm să conecteze pasagerul și șoferul? „La acea vreme“, spunea el mai târziu, „mă gândeam la «un taxi mai eficient».“ Pe 8 august 2008 a înregistrat o pagină web: www.ubercab.com.

Camp nu și-a imaginat că va revoluționa transportul și va crea o întreagă afacere și un mod de viață bazat pe faptul că oamenii dețin o mașină. Scopul inițial era mult mai modest. Prima prezentare de marketing descria „UberCab“ ca un „serviciu auto de ultimă generație“, menit să îmbunătățească serviciul de taxi. „Semnalizarea digitală poate înlocui semnalizarea din stradă.“ În schimb: „Aplicația mobilă va face legătura între client și șofer“. „Doar membrii – clienți respectabili“ urmau să fie conectați cu șoferi care conduceau Mercedes sau alte mașini de lux deținute de UberCab. „Cazurile de utilizare“ variau de la „drumuri spre restaurante, baruri și spectacole și înapoi“ până la „transportul persoanelor în vârstă“.

Scenariul optimist era „lider de piață“ și venituri de un „miliard de dolari“. Cel realist – 5% din activitatea de taxi din primele cinci orașe din SUA și profit de la 20 până la 30 de milioane de dolari. Cel mai rău caz? „Rămâne un serviciu cu zece mașini și 100 de clienți“ în San Francisco, „economisind timp pentru directorii din San Francisco“. Și următorul pas? „Cumpărați trei mașini“ și „strângeți câteva milioane.“¹

Într-o noapte din luna decembrie a lui următor, Camp era la Paris cu Travis Kalanick. Orașul Luminilor era închis din cauza unei mari furtuni de zăpadă. Barurile și bistrourile erau închise și chiar și șoferii de taxi plecaseră acasă. Fără nimic altceva de făcut, Camp și Kalanick s-au îndreptat spre Turnul Eiffel și au urcat până

în vârf. Acolo, în următoarele două ore, au discutat despre ideea lor de *ride hailing* – algoritmul va înlocui brațul ridicat.

După ce renunțase la facultate câțiva ani mai devreme, Kalanick înființase o afacere ratată și o alta cu un succes modest. Cu câteva milioane de dolari de la cea din urmă, devenise un mic investitor privat și o personalitate îndrăzneată în jurul scenei tehnologice din San Francisco. Acum, în vârful Turnului Eiffel, privind spre un Paris tăcut, acoperit de zăpadă, Camp și Kalanick discutau despre această idee, Uber, cu atât mai convingătoare prin prisma experienței lor din acea noapte. Contrar prezentării de marketing, compania nu ar fi trebuit să dețină vehiculele, susținea Kalanick. Ar trebui să fie „capital-lite” – un intermediar din secolul XXI, fără investiții blocate în autovehicule, ci mai degrabă un facilitator, care conectează șoferul și pasagerul și reține o parte din sumă. „Nu este nevoie să cumperi mașini”, a spus Kalanick.

Uber s-a lansat în mai 2010, oferind limuzine și mașini de oraș. Sloganul său era „șoferul personal al tuturor”. Kalanick a devenit director executiv în octombrie 2010. Cu o lună înainte, compania adunase un număr total de 427 de curse. În ziua în care Kalanick și-a început slujba, un reprezentant al autorității locale de transport s-a prezentat la birou cu un ordin de încetare a funcționării, deoarece era o companie de taxi neautorizată. Reacția lui Kalanick a fost să renunțe la cuvântul „Cab” (Taxi) din numele companiei și să ignore ordinul. În anul următor, Uber a câștigat popularitate în San Francisco, s-a lansat în New York și apoi în Londra. Dar ceea ce oferea era accesul la limuzine, mașini de oraș și șoferi profesioniști. Era încă „șoferul personal al tuturor”.²

Acest lucru s-a schimbat brusc în 2012. Dintr-odată a apărut un competitor cu o abordare diferită. Logan Green, care crescuse în Los Angeles, se săturase deja de aglomerația aproape constantă de mașini cu un singur pasager pe autostrăzile orașului. Într-o călătorie în Zimbabwe, a văzut microbuze locale care opreau pentru a lua oamenii care făceau semn de pe marginea drumului. De aici a pornit toată ideea. S-a întors la Universitatea din California, Santa Barbara, și a conceput un serviciu pentru utilizarea în comun a mașinilor pentru studenții care mergeau acasă, pe care l-a numit fantezist Zimride, în onoarea recente sale vizite în Zimbabwe. În New York, o postare făcută de Green pe Facebook i-a atras atenția unui tânăr analist de pe Wall Street numit, printr-o ciudată coincidență, John Zimmer, care nu a putut să nu observe numele noului serviciu, deși, evident, acesta nu avea nici o legătură cu el. Poate că a fost soarta. Fusesse la o școală a industriei hoteliere și privise transportul ca pe o problemă de „ocupare a hotelului”. Hotelurile caută să fie ocupate în proporție de 80 sau 90%; mașinile personale sunt „ocupate” – adică folosite –

doar 5% sau poate 10% din timp. Un sistem de transport mai eficient ar duce la creșterea gradului de „ocupare” auto la un nivel mult mai mare.

Green și Zimmer s-au întâlnit, iar în 2012 au început să ofere curse scurte în San Francisco. Au numit noua afacere Lyft. Oricine putea fi șofer. Spre deosebire de mașina neagră de lux cu „șofer personal” a primului Uber, aceștia le-au oferit șoferilor Lyft mustați roz pe care să le aplice pe capota mașinilor. „Amabilitatea” și salutul cu pumnul erau modul de operare al companiei Lyft, un contrast studiat cu limuzina artificială Uber. Compania Uber a ripostat imediat, lansând propriul serviciu cu șoferi obișnuiți. „Am ales să concurăm”, a scris Kalanick într-o postare pe blog.³

Și, într-adevăr, Uber a intrat în concurență cu Lyft, și într-un mod feroce. Noul său model de afaceri a fost UberX, care a adoptat modelul Lyft și a înrolat șoferi neprofesioniști care puteau munci cât doreau. Erau contractori, nu angajați. Cu alte cuvinte, era un model BYOC (Bring Your Own Car – Vino cu mașina proprie). Șoferii Uber, dintre care 60% cu alte locuri de muncă, au devenit un exemplu excelent pentru ceea ce a devenit cunoscut sub numele de „gig economy”.⁵ Atât Uber, cât și Lyft au lansat, de asemenea, versiuni moderne de servicii de carpooling (de partajare a mașinilor) care fac legătura între mai mulți călători aflați în imediata apropiere, îndreaptându-se către destinații din apropiere.

Uber și Lyft au continuat să se extindă, lansându-se în tot mai multe orașe. Clienții, inițial mulți dintre ei mileniali, au fost rapid cucerți. În încercarea de a se extinde, Uber a intrat în război cu șoferii și proprietarii de companii de taxi locale și cu autoritățile de reglementare a transporturilor, care se opuneau considerând că este o companie de taxi nereglementată. A numit abordarea sa „confruntare principială”. Alții au numit-o atac direct. Uber nu a așteptat permisiunea de a intra într-un oraș. Apărea pur și simplu demonstrând calitatea pe care o livra. În fața inevitabilului contraatac, mobiliza călătorii și șoferii să bombardeze autoritățile de reglementare și politicienii cu apeluri telefonice și e-mailuri.

În Londra, mii de șoferi de taxi, care petrecuseră ani de-a rândul stăpânind „cunoașterea” labirintului complicat al străzilor din Londra, au protestat prin blocarea drumurilor, paralizând părți din centrul Londrei. În Franța, mii de șoferi de taxiuri furioși (care plățiseră până la 270 000 de dolari pentru licențele care le permiteau să transporte persoane) au făcut același lucru, blocând de asemenea rutele către gări și aeroporturi, în unele cazuri cu pneuri arse. În 2017, autoritățile de reglementare din Londra au interzis Uber, pe motiv că nu este „în măsură” să funcționeze, din cauza neîndeplinirii cerințelor de „siguranță publică și securitate” – și pentru că folosea un software special pentru a se sustrage autorităților de reglementare. În iunie 2018, Uber a

câștigat recursul și i s-a acordat o licență de probă pentru Londra, care a fost revocată în 2019.

După ce s-a dezvoltat transportul de tip *ride hailing* bazat pe aplicații, numărul vehiculelor utilizate pentru acest tip de transport în New York a crescut la 70 000 – cu mult mai multe decât cele 20 000 de taxiuri galbene din oraș. În fața aglomerației care bloca traficul și a scăderii salariilor pentru șoferi – „prea multe mașini, prea mulți șoferi” – New York a plafonat numărul de vehicule de închiriat. Șoferii de taxi continuă să fie în defensivă.

Spre deosebire de șoferii Uber, șoferii de taxi din New York trebuie să urmeze cursuri de conducere, să meargă la o școală pentru a obține un atestat de taximetrist și să-și facă un control medical. Dacă vor să dețină taxiul, trebuie să se îndatoreze și să plătească un permis de funcționare.

Nu doar în Statele Unite se căutau servicii de taxi mai bune. Cheng Wei, inginer la gigantul tehnologic chinez Alibaba, a pierdut mai multe zboruri în China, deoarece nu a reușit să găsească un taxi la timp. Sătul, în 2012, a fondat DiDi, care înseamnă „bip, bip” în chineză. Acum numită DiDi Chuxing, după fuzionare, a devenit cea mai mare companie de transport de tip *ride hailing* din lume.⁴

Acea nevoie de „servicii de taxi mai bune” era cât se poate de evidentă pentru un bancher pe nume Jean Liu când s-a trezit blocată, cu trei copii supărați, la un colț de stradă din Beijing, pe o ploaie torențială, și fără să poată opri un taxi. Liu fusese crescută în domeniul tehnologiei – tatăl ei a fondat Lenovo, care a cumpărat afacerea IBM de computere personale și care este acum cel mai mare producător de computere din lume – și urmase studii postuniversitare în domeniul informaticii la Harvard. După 12 ani la Goldman Sachs, era pe cale să devină partener. Frustrările sale față de taxiurile din Beijing au ajutat-o să-i trezească interesul lui Goldman să participe la finanțarea companiei DiDi. Dar Goldman a pierdut în fața investitorilor chinezi, care s-au mișcat rapid pentru a pune mâna pe afacere. Descurajată, Liu s-a întâlnit cu Cheng la prânz. Dar ea avea o altă idee.

„Dacă nu vrei banii noștri”, a spus ea, „ce-ar fi să ne asociem?” Cheng a fost încântat de idee. După aceea Liu s-a gândit: „Ce am făcut? Nu aceasta este drumul meu profesional.”

Pentru a soluționa problema – și a testa chimia dintre ei – ea și Cheng au decis să facă ceea ce ei numeau „o călătorie de asigurare”, o excursie de la Beijing la Lhasa, capitala Tibetului. Călătoria de aproximativ 2 600 de kilometri, cu patru persoane – Liu și trei bărbați – înghesuite în mașină, s-a dovedit a fi mai grea decât se așteptase.

La un moment dat, în timpul unei furtuni puternice, șoferul a făcut febră, ceea ce era o provocare majoră, deoarece nici Liu, nici

Cheng nu aveau permis de conducere și nici măcar nu știau să conducă. Dar au reușit să meargă mai departe. Cel mai dificil a fost momentul în care au traversat uriașul platou tibetan puțin populat din vestul Chinei. La 4 500 de metri altitudine, cei trei bărbați din mașină se simțeau rău, aveau probleme cu respirația, gâfâiau și au trebuit să ajungă urgent la un spital pentru a primi oxigen. Spre deosebire de bărbați, Liu a fost în regulă. Acesta a fost momentul în care și-a spus: „Pot să fac asta”.⁵

Liu i s-a alăturat lui Cheng în 2014. Doi ani mai târziu, Uber a trecut la ofensivă în China, încercând să detroneze compania DiDi în țara sa natală. După ce a cheltuit două miliarde de dolari, Uber a capitulat. Cu toate acestea, la ieșirea de pe piață a primit acțiuni la DiDi ca premiu de consolare. DiDi transporta 27 de milioane de oameni zilnic în China (și alte trei milioane în filiala sa braziliană). Serviciile sale se extind de la curse de tip *ride hailing* la servicii de taximetrie mult îmbunătățite și la partajarea bicicletelor, la o rețea de limuzine, precum și la livrare de alimente.

Piața din China este foarte favorabilă pentru serviciile de călătorie de tip *ride hailing*, deoarece China are doar aproximativ 160 de mașini la 1 000 de locuitori, comparativ cu 867 în Statele Unite. Există multe obstacole în calea deținerii unei mașini în China. După cum am menționat deja, în Shanghai, ca răspuns la aglomerația urbană, costul unei licențe pentru o mașină convențională este adesea mai mare decât cel al mașinii în sine. Chiar dacă aveți o mașină, parcare este o provocare în orașele care nu au fost construite pentru mașini. Toate acestea dau un impuls suplimentar afacerii de tip *ride hailing* în China.

Cu o afacere extinsă în peste 400 de orașe chinezești, DiDi generează o cantitate vastă de date privind transportul, care, cu ajutorul algoritmilor, îi permite să colaboreze cu guvernul pentru a îmbunătăți fluxul de trafic și a reduce aglomerația. Deoarece funcționează la o asemenea scară, se confruntă și cu probleme de siguranță a pasagerilor. DiDi impune acum șoferilor să urmeze cursuri și să treacă printr-un examen mai amănunțit și a intensificat monitorizarea călătoriilor. Aplică inteligența artificială și învățarea automată pentru a-și modela afacerea pentru viitor. „Industria transporturilor va fi transformată”, a spus Liu. Sau deja este. În ceea ce privește DiDi, o companie care a fost evaluată la 700 de milioane de dolari în 2014, când Liu și Goldman au pierdut șansa de a investi, în 2019 a fost evaluată la 62 de miliarde de dolari.

În doar jumătate de deceniu, Kalanick a contribuit, mai mult decât oricine, la redefinirea transportului la nivel global. A făcut-o în felul său și după propriile reguli agresive. După cum spuneau și cei de la *The New York Times*, Kalanick „a construit Uber după propria

image“. Dar, pe măsură ce compania a crescut și a devenit mai vizibilă, imaginea lui Kalanick a devenit din ce în ce mai problematică. Ajunsese să fie văzută nu numai agresiv, ci și provocator și perturbator. Până în 2017, problemele se acumulaseră. Compania a fost acuzată de sexism și de hărțuire. Relațiile cu șoferii săi erau dificile. Google a dat compania în judecată pentru furt de proprietate intelectuală privind autoturismele autonome. De asemenea, a fost acuzată că a implementat ilegal un software pentru a înșela autoritățile de reglementare și a submina Lyft. În iunie 2017, Uber l-a angajat pe fostul procuror general al SUA Eric Holder, care i-a recomandat 47 de măsuri pentru îmbunătățirea culturii organizaționale în companie. O săptămână mai târziu, cinci dintre cei mai mari investitori din Uber i-au trimis o scrisoare lui Kalanick, care se afla într-o călătorie la Chicago. Mesajul era simplu. Fusesse concediat. Dara Khosrowshahi, fost director executiv al companiei de turism online Expedia, a fost cea care l-a înlocuit.⁶

Până atunci, industria serviciilor de tip *ride hailing* era deja bine stabilită. Numai Uber avea două milioane de șoferi în întreaga lume. Creșterea serviciilor de tip *ride hailing* era exponențială. Numai în San Francisco, veniturile Uber au fost de miliarde de dolari, comparativ cu mai puțin de 200 de milioane de dolari pentru taxiuri. Până în 2017, Uber opera în 540 de orașe din întreaga lume; Lyft, în 290 în Statele Unite. În Statele Unite, Uber deținea aproximativ 70% din serviciile de tip *ride hailing*, iar Lyft, 30%. La nivel internațional, pe lângă compania DiDi, au apărut și alți actori importanți, inclusiv Gett în Europa și Ola în India. În ansamblu, serviciile de tip *ride hailing* puteau fi o industrie foarte mare.

Dar industria se mai confrunta cu o provocare majoră – să demonstreze că ar putea fi profitabilă. În mai 2019, Uber a fost listată la bursă, fiind evaluată la 82 de miliarde de dolari. Dar costurile de administrare erau mai mari decât veniturile. Ceea ce a devenit evident în oferta publică inițială (IPO, Initial Public Offering) a fost că pierdea bani – miliarde de dolari. La jumătate de an după IPO, evaluarea sa scăzuse la 47 de miliarde de dolari, încă mult pentru o companie care nu existase cu un deceniu în urmă, și nu tocmai excelent pentru cei care investiseră în IPO. Capitalizarea de piață a companiei Lyft a scăzut în mod similar, de la o valoare IPO de 24 de miliarde de dolari la aproximativ 14 miliarde de dolari.

Serviciile de *ride hailing* pe scară largă puteau schimba modelul vechi de un secol de vânzare și de întreținere a autovehiculelor de uz personal care funcționează cu combustibili lichizi. Modelul tradițional va face loc unui model de afaceri complet nou și, într-adevăr, unui nou mod de viață – „furnizarea serviciilor de

mobilitate“ (MaaS, Mobility as a Service). În loc să cumpărați o mașină, să o țineți în garaj, să o conduceți la locul de muncă, să o lăsați într-o parcare și așa mai departe – în realitate folosind acea mașină doar în proporție de 5 sau 10% din zi – oamenii nu vor mai avea deloc mașină. În schimb, vor apela la servicii de mobilitate după cum au nevoie.

Însă coronavirusul și distanțarea socială au dat o lovitură neașteptată serviciilor de *ride sharing* (utilizare în comun a autovehiculelor). Vor mai dori oamenii să împartă vehiculele sau vor prefera să dețină controlul asupra propriei mobilități? Conform unor indicatori, până în iunie 2020, la mai puțin de trei luni de la redeschiderea Chinei, DiDi a revenit la 70% din nivelul anterior crizei. Cât privește alte țări, vom avea un răspuns clar abia după criză.

⁵ Este un termen pentru freelanceri, cei care-și fac propriul program, lucrează pe proiecte și nu au un angajator fix. (n.red.)

Capitolul 40

TEHNOLOGIA AUTO

Se vor schimba multe pentru industria auto și industria petrolieră dacă deținerea unei mașini, „produse pentru mobilitate“, nu va mai reprezenta viitorul, ci mai degrabă chemarea unei mașini, „servicii pentru mobilitate“. În primul rând, care este impactul creșterii rapide a serviciilor de *ride hailing* asupra deținerii unei mașini? Aceasta este o întrebare critică pentru industria auto și pentru cei șapte milioane și jumătate de cetățeni din Statele Unite care lucrează și susțin industria și alte zeci de milioane în întreaga lume. Există deja o tendință preexistentă: în Statele Unite, procentul celor între 16 și 44 de ani care dețin un permis de conducere a scăzut continuu de la începutul anilor 1980, în special în rândul tinerilor. În 1983, 92% dintre cei cu vârsta cuprinsă între 20 și 24 de ani aveau permis de conducere; până în 2018, acest număr a scăzut la 80%.¹

Unul dintre motivele acestui declin este că deținerea unei mașini nu mai este la fel de importantă ca în trecut în ceea ce privește stabilirea identității, a statutului și a maturizării. Nu mai reprezintă simbolul libertății și al independenței. Lumea digitală și rețelele sociale oferă acum această platformă, iar automobilul devine mai degrabă un instrument util decât o expresie a aspirației, a realizării și a „sinelui“, nu mai reprezintă simbolul distinctiv al „maturizării“ prin care tinerii devin independenți și pleacă din casa părinților. Pe vremuri, automobilele erau esențiale și în viața romantică. S-a estimat la un moment dat că aproape 40% din cererile în căsătorie din America au loc în automobile. Astăzi, o treime dintre căsătorii rezultă din întâlniri online și prin intermediul aplicațiilor de întâlniri.

Al doilea motiv este costul. Un automobil blochează capital prin achiziție, iar costurile anuale suplimentare sunt semnificative în ceea ce privește combustibilul, parcare, asigurarea și reparațiile. Este posibil ca tinerii cu datorii pentru plata studiilor sau cu locuri de muncă temporare să nu-și dorească povara suplimentară a proprietății.

Comparați aspectele economice. Să presupunem că numărul mediu de kilometri parcurși într-un an în Statele Unite este de 19 000. Deținerea unei mașini pentru un an ar costa aproximativ 7 000 de dolari, inclusiv costul proporțional al deținerii mașinii, combustibilul și alte cheltuieli de funcționare. Având în vedere prețul unei călătorii prin serviciul de *ride hailing*, 7 000 de dolari ar

echivala cu aproximativ 600 de călătorii pe an sau 12 pe săptămână – aproape două pe zi. Bineînțeles, de cealaltă parte, nu există nici o valoare reziduală din călătoriile Uber sau Lyft, ca atunci când vinzi o mașină uzată. Și nici mândria de a fi proprietar.

Desigur, este posibil ca permisele de conducere și achizițiile de mașini să nu fie evitate, ci mai degrabă întârziate. Pe măsură ce îmbătrânesc, cei care au acum 30 de ani și veniturile lor cresc, își vor achiziționa o mașină. Oamenii se căsătoresc și au copii mai târziu, dar în cele din urmă fac și asta și se mută în suburbii, apoi își cumpără SUV-uri, își duc copiii la școală și conduc mai mult. În plus, mulți oameni preferă să dețină controlul propriei mobilități. Un alt factor de remarcă: serviciul de *ride hailing* nu înseamnă neapărat un număr total mai mic de kilometri parcurși. Dimpotrivă, poate însemna o creștere a distanței parcurse, deoarece accesibilitatea și comoditatea stimulează o utilizare mai mare a vehiculelor – mai puține persoane care iau autobuzul sau metroul și mai multe persoane în autoturisme individuale, deși conduse de altcineva.

Automobilele, ca și petrolul, sunt o afacere globală. Deci ceea ce contează nu este doar ce se întâmplă în Statele Unite, Europa sau Japonia. În ciuda tuturor eforturilor din China de a gestiona aglomerația, deținerea unei mașini continuă să fie o aspirație puternică. Și apoi mai este și celălalt gigant – India. Există doar 48 de milioane de mașini în India, comparativ cu cele 240 de milioane din China, în ciuda populației de dimensiuni similare. Dar India este, de asemenea, o piață în curs de dezvoltare foarte mare, iar ponderea tinerilor în populația Indiei este mult mai mare decât în China, iar sistemul lor rutier este mult mai puțin dezvoltat. Dar creșterea economică va spori veniturile și va finanța noi infrastructuri, iar numărul mare de tineri din India vor ajunge să aibă un impact uriaș asupra industriilor auto și petroliere globale.

„Triada” – convergența vehiculelor electrice, transportul de tip *ride hailing* și vehiculele autonome – este departe de a fi stabilă. Va mai dura ceva până când vehiculele electrice le vor ajunge din urmă pe cele alimentate cu benzină, ca pondere în flota de autovehicule. Este posibil ca oamenii să-și dorească în continuare să dețină mașini personale. Rezultatele vehiculelor autonome la scară mare sunt departe de a fi dovedite.

Totuși noua convergență este prefigurată în ritmul amețitor al mișcărilor – parteneriate, achiziții și investiții. Printre jucători se numără cei precum Apple și Google, noile companii de *ride hailing*, companii tehnologice consacrate, start-up-uri finanțate prin fonduri cu capital de risc, universități – și, desigur, companii auto care doresc să-și asigure locul central în viitor.²

În opinia lui Burns, companiile auto tradiționale s-au dezmeticit cu o jumătate de deceniu prea târziu în ceea ce privește revoluția mobilității. „Companiile auto produc componente“, spune el. „Proiectează volane, faruri și mânere pentru portiere și sunt foarte pricepute să le aducă pe toate în aceeași clădire pentru a asambla o mașină care va funcționa sute de mii de kilometri, indiferent dacă e cald sau frig, noapte sau zi. Însă întrebarea privind autonomia este în esență o problemă de software și de mapare. Necesită scrierea multor coduri, un aspect ce nu este punctul forte al unei companii auto. Industria auto s-a mișcat lent deoarece nu a avut o înțelegere profundă a tehnologiei digitale sau capacitatea suficientă a computerelor și numărul mare de date.“³

Era vorba și despre un alt factor important. Industria producătorilor de autovehicule este foarte reglementată și poate fi supusă unor sancțiuni uriașe și procese colective; și, prin prisma naturii produsului lor, sunt atenți și precauți și evită riscurile.

„În urmă cu câțiva ani s-au scris o mulțime de articole potrivit cărora companiile de tehnologie vor câștiga în treaba asta, jucătorii de modă veche vor pierde – și cu asta basta“, spunea Bill Ford. „Dar nu este chiar așa simplu. Arhitectura unui vehicul trebuie să se conecteze cu creierul, sistemul de conducere automată, într-un mod care să funcționeze. Trebuie să pui accentul pe amândouă, ca să nu existe neconcordanțe. Ambele trebuie să lucreze împreună.“⁴

Vârtejul de legături demonstrează importanța de a fi pregătit pentru această lume nouă, dar și complexitatea acesteia. „Este o chestiune de a supraviețui sau de a muri“, explică directorul executiv al companiei Toyota, Akio Toyoda.⁵ Toyota creează un parteneriat de miliarde de dolari cu MIT și Stanford pentru cercetare privind vehiculele autonome și apoi investește în Uber. Google își dezvoltă grupul de vehicule autonome în Waymo, o filială separată a Alphabet, compania-mamă a Google. La rândul său, Waymo stabilește un parteneriat cu Lyft și lansează un serviciu de taxi fără șofer în zona Phoenix. Ford cheltuiește un miliard de dolari pentru a achiziționa Argo AI, o companie de inteligență artificială, pe lângă o serie de alte investiții. Apple investește un miliard de dolari în compania DiDi din China. Audi, Daimler și BMW cheltuiesc 3,1 miliarde de dolari achiziționând capacitatea de mapare de la Nokia. General Motors investește 500 de milioane de dolari în Lyft. GM cumpără cu aproximativ un miliard de dolari o afacere start-up, Cruise Automation, întreprindere înființată de doar trei ani.

Nu numai tehnologia, ci și amploarea investițiilor împing diferiți participanți în parteneriate. Ford a stabilit un parteneriat cu Volkswagen care include dezvoltarea autovehiculelor autonome și

electrice. „Am ajuns amândoi la aceeași concluzie“, a spus Bill Ford. „Lumea spre care ne îndreptăm este uriașă. Ca potențial, piața este imensă, dar și cerințele de capital sunt potențial imense. Oricât de mari ar fi bilanțurile noastre, nici o companie nu poate face asta singură.“⁶

Considerentul economic reprezintă unul dintre principalele motive pentru convergența vehiculelor autonome și a serviciilor de *ride hailing*. Cel mai mare cost pentru companiile de acest tip este șoferul. Eliminați șoferii și costurile serviciilor de mobilitate vor scădea. Desigur, neplata șoferilor umani, care erau BYOC va fi compensată într-o oarecare măsură de nevoia de a cumpăra mașini. Însă companiile care oferă servicii de tip *ride hailing* vor câștiga o mai mare influență prin faptul că mașinile care se conduc singure vor fi pe drum cea mai mare parte a zilei – și a nopții. Nu vor avea nevoie de pauze de cafea, să nu mai vorbim de somn.

Aici mașina electrică poate câștiga popularitate. În timp ce o mașină electrică poate fi mai scumpă, cheltuielile pentru funcționarea acesteia vor fi mai scăzute, deoarece costurile pentru mașinile electrice pe kilometru vor fi mai mici decât cele pentru benzină (cu excepția cazului în care motoarele cu ardere internă devin mult mai eficiente). Așadar, în cazul în care dețineți o flotă mare de mașini care rulează în majoritatea timpului, mașina electrică devine foarte convingătoare. Mai mult, dilema legată de reîncărcare poate fi rezolvată cu o stație centrală de încărcare. „Oamenii vor avea nevoie să meargă din punctul A în punctul B“, spunea Mary Barra de la GM. „Dar vor avea mai multe modalități prin care pot face asta.“ Scopul ei final, continua Barra, este „o lume cu zero accidente, zero emisii și zero aglomerație“. Și asta înseamnă în mare măsură o lume, în viziunea ei, a vehiculelor electrice autonome. Dar, așa cum este cazul și pentru alte companii, drumul până acolo este o provocare imensă pentru GM, care vinde milioane de vehicule pe an în întreaga lume, practic toate fiind alimentate cu combustibili petrolieri și care au nevoie de șofer.⁷

Cei mai importanți producători de autovehicule se vor încăpățâna să-și apere poziția în noua eră a mobilității – și să-și asigure supraviețuirea. Pentru producătorii de automobile din țări precum China și India, aceasta ar putea fi calea de a se elibera din granițele lor naționale și de a deveni competitori globali.

Dar giganții tehnologici, în căutarea următoarei piețe de miliarde de dolari, ar putea să se folosească de cunoașterea software-ului, a platformelor și a stocurilor de capital pentru a deveni jucători dominanți – nu neapărat în industria producătoare, ci în industrie în general. La urma urmei, Apple nu-și produce telefoanele.

Și aici am putea observa apariția unor noi tipuri de companii – de tehnologie auto. Acestea ar putea fi companii integrate vertical, fie aliate strategic, de la fabricarea vehiculelor la gestionarea flotei, până la servicii de *ride hailing* prin propriile platforme. Aceștia ar fi coordonatorii principali ai mai multor capacități – producție, managementul datelor și al lanțului de aprovizionare, învățarea automată, integrarea de software și de sisteme și furnizarea unor „servicii de mobilitate” de înaltă calitate către clienții din întreaga lume.

În acest stadiu nu există încă nici un punct critic în care beneficiile noilor tehnologii și ale modelelor de afaceri să se dovedească atât de copleșitoare încât să elimine modelul de mașină personală alimentată cu benzină care a domnit atâta vreme. Majoritatea mașinilor încă sunt cumpărate pentru uz personal. Companiile tradiționale sunt încă în afaceri. Iar imperiul poate contraataca – motoare cu ardere internă care să fie mult mai eficiente.

În ansamblu, lumea automobilelor – și a furnizorilor de combustibil – a devenit arena pentru un nou tip de concurență. Nu mai este vorba doar de vânzarea de mașini pentru uz personal către consumatori. Nu mai este vorba doar despre producători de automobile *versus* alți producători de automobile, despre mărci de benzină *versus* alte mărci de benzină. A devenit o situație multidimensională. Mașini alimentate cu benzină *versus* mașini electrice. Mașini proprietate personală *versus* servicii de mobilitate. Și mașini conduse de oameni *versus* mașini robotizate fără șofer. Rezultatul este o bătălie între tehnologii și modele de afaceri și o luptă pentru cota de piață. Schimbarea chiar are loc, dar nu peste noapte. Acestea fiind spuse, energia electrică câștigă teren. Petrolul nu mai este regele necontestat în transportul auto. Dar, pentru un timp, mandatul său se va extinde în continuare destul de mult pe tărâmul transporturilor.

Noua formă de mobilitate va crea mai multe mișcări în piață. O trecere de la „produs pentru mobilitate” la „servicii pentru mobilitate” va duce la o scădere semnificativă a achizițiilor de mașini noi de către persoane fizice. Ceea ce ar crește, în schimb, achizițiile de flote. Deoarece mașinile ar fi utilizate nu 5% din timp, ci 70 sau 80% din timp, numărul vânzărilor de flote nu ar compensa vânzările personale pierdute. Lanțurile tradiționale de aprovizionare auto, care implică mii de companii din întreaga lume, ar putea fi afectate nu de războaie comerciale, ci de inovație și de tehnologie, inclusiv de robotică și de imprimare 3D.

Deși serviciile de mobilitate oferă utilizatorilor calitate, dacă ar include vehicule autonome, ar avea un impact negativ asupra forței de muncă. Șoferii de taxi, șoferii Uber, Lyft și DiDi, persoanele

care lucrează în benzinării și în reprezentanțele auto, lucrătorii auto, lucrătorii din sistemele de transport public care văd că numărul călătorilor scade – toate acestea vor duce la pierderi foarte mari pe piața locurilor de muncă. Ce locuri de muncă și-ar putea găsi – dacă vor găsi? Pe cine învinovățesc ei pentru vocațiile lor pierdute? Ce se întâmplă cu pensiile lor? Un indiciu legat de ceea ce s-ar putea întâmpla pe viitor ar putea fi ce s-a întâmplat cu șoferii de taxi care au achiziționat permise pentru dreptul de funcționare. În mod tradițional, își vindeau permisele la un preț mai mare când nu mai conduceau, ca un ajutor la pensie. Dar acum prețul permiselor a scăzut cu mult sub ceea ce au plătit șoferii pentru ele, prin urmare s-au dus banii pentru pensionare.

Pentru industria auto mondială însăși, viitorul este derutant. Paradigma pe care se bazează este premisa creșterii pe piețele în curs de dezvoltare și înlocuirea pe piețele mature. Orizontul de planificare pentru un nou model este de obicei de la cinci la șapte ani. Cu toate acestea, viitorul se desfășoară mai repede de atât.

Henry Ford, mai mult decât oricine, a creat modelul actual de afaceri pentru industria auto. După cum a spus odată, dacă și-ar fi întrebat clienții la vremea respectivă ce vor, ar fi spus un cal mai rapid.

Acest model de afaceri a durat mai mult de un secol. „A fost o cursă lungă, nu-i așa?“, reflecta strănepotul său, Bill Ford. Dar acum se schimbă „tot“ ce are legătură cu modelul de afaceri. Modelul de proprietate se schimbă, sistemul de propulsie al unui vehicul se schimbă. Fiecare părticică din afacerea noastră este perturbată.

„Câteva lucruri sunt foarte clare“, adaugă el. „Numărul unu: există un adevărat impuls către electrificare. Numărul doi: conducerea autonomă a mașinilor se va produce, deși putem dezbate pe marginea calendarului. Ceea ce rămâne totuși neclar sunt toate celelalte afaceri auxiliare care se vor dezvolta în această nouă lume. Acestea sunt încă în stadiul «ce ar fi dacă» sau experimental. Mi-aș dori ca Ford să mai trăiască încă 100 de ani. Dar nu suntem genul de afacere care să schimbe direcția într-o clipă. Cu cât avem mai multe certitudini, cu atât viața este mai bună. Din păcate, chiar acum, se pare că ne aflăm într-o lume care nu oferă prea multe certitudini.“⁸

Producătorii de automobile se vor lupta pentru ce anume să construiască, în ce ritm și ce să finanțeze. Ei trebuie să facă față politicilor care restricționează și cresc costurile mașinilor cu motoare cu ardere internă, subvenționând în același timp vehiculele electrice sau stabilind cote pentru producția de vehicule electrice. Dar când vânzările de vehicule electrice vor atinge niveluri mai ridicate, vor fi guvernele forțate să reducă amplitudinea subvențiilor, mai ales după povara masivă a datoriei

guvernamentale care decurge din criza coronavirusului? Și companiile trebuie să se îngrijoreze cum va influența acest lucru apetitul anticipat al consumatorilor pentru vehicule electrice. Dar, cel puțin deocamdată, „cererea“ de vehicule electrice vine în mare parte nu de la consumatori, ci de la guverne, ale căror politici în evoluție sunt modelate atât de preocupările climatice, cât și de poluarea și de aglomerația urbană.

Va exista un fel de îmbinare a producției de autovehicule cu gestionarea flotei, servicii de *ride hailing* și platforme software. Ar putea lua forme diferite. Dar rezultatul ar putea fi apariția unui nou tip de firme – companii mari în sectorul mobilității care întruchipează ceea ce va fi lumea transformatoare a tehnologiei auto.

PARTEA A VI-A. HARTA CLIMATICĂ

PARTEA A VI-A. HARTA
CLIMATICĂ

Capitolul 41

TRANZIȚIA ENERGETICĂ

Croirea unui drum către o lume cu emisii reduse de carbon va fi o provocare decisivă în deceniile următoare. De 40 de ani, schimbările climatice generate de oameni au devenit un subiect de studiu serios. Dar mobilizarea opiniei publice în problema climei este mai recentă, motivată nu doar de studii, ci de o importanță din ce în ce mai mare acordată evenimentelor din întreaga lume – incendii de pădure, secetă, ploi torențiale, inundații de coastă, valuri de căldură, topirea ghețarilor și uragane.

Această teamă legată de schimbările climatice este principalul factor motivant pentru „tranziția energetică”. Termenul este îmbrățișat pe scară largă – poate cuvintele folosite cel mai des când vine vorba despre viitorul energiei. Aceasta își propune să limiteze creșterea temperaturii la mai puțin de două – sau 1,5 – grade Celsius peste nivelurile preindustriale, dar dincolo de aceasta nu există un consens clar. Urmează o tranziție la un sistem „energetic cu emisii scăzute de carbon” – adică unul în care emisiile de CO₂ din activitățile umane scad în timp? Sau va fi vorba de o „decarbonizare profundă”, în care emisiile scad mult mai repede? Sau va fi un sistem de „energie cu zero emisii de carbon” – fără emisii produse de activitatea umană? Sau un sistem de „emisii zero net”, în care emisiile sunt anulate de mecanisme ce absorb carbonul? Cu siguranță nu există un consens cu privire la viteza tranziției, nici cu privire la cum va arăta tranziția peste câteva decenii, nici cu privire la cost – și nici cu privire la modul în care trebuie realizat totul.

Tranzițiile energetice nu sunt un concept nou. Au loc de multă vreme și se desfășoară în timp. Tranzițiile energetice anterioare au fost în primul rând stimulate de tehnologie, economie, considerente de mediu, dar și de comoditate și confort. În actuala tranziție sunt mai implicate politica și activismul.

Prima tranziție energetică a început în Marea Britanie în secolul al XIII-lea, odată cu trecerea de la lemn la cărbune. Creșterea populației și distrugerea pădurilor au făcut ca lemnul să fie rar și scump, iar cărbunele a ajuns să fie folosit pentru încălzire în Londra, în ciuda fumului și a mirosului. Nevoia de cărbune pentru căldură a devenit mai stringentă în timpul miciei ere glaciare din Europa, dar de atunci lumea s-a încălzit. Era atât de frig, încât Tamisa a înghețat; și se spune că regina Elisabeta I însăși s-a

plimbat pe gheață. Avantajele cărbunelui erau prețul și disponibilitatea, nu performanța superioară sau diferențiată.

Putem considera ianuarie 1709 drept data din perioada primei tranziții energetice când cărbunele a devenit un combustibil industrial distinct, superior lemnului. În acea lună, Abraham Darby, metalurg englez, antreprenor și quaker, având furnalul într-un sat numit Coalbrookdale, a găsit o modalitate de a elimina impuritățile din cărbune, transformându-l astfel în cocs, o versiune a cărbunelui cu un nivel mai ridicat de carbon. Cocsul a înlocuit cărbunele, care este parțial lemn ars și fusese combustibilul standard pentru topire. Darby era convins, spunea el, „că se poate obține un mijloc mai eficient de producere a fierului“. A fost și el ridiculizat. „Sunt mulți care se îndoiesc de mine cu nesăbuință“, constata el. Dar metoda lui a funcționat.¹ Deși a durat câteva decenii până s-a răspândit, inovația lui Darby a redus costul topirii fierului, făcându-l mult mai disponibil pentru utilizare industrială, contribuind la stimularea Revoluției industriale. Cărbunele era sursa de combustibil pentru motorul cu aburi al lui Thomas Newcomen, dezvoltat în același timp cu inovația lui Darby care ajuta la pomparea apei din minele de cărbune, și pentru motorul mult îmbunătățit al lui James Watt, a cărui introducere pe piață, în 1776 – în același an cu izbucnirea Revoluției americane și cu publicarea cărții lui Adam Smith *Avuția națiunilor* –, a marcat un moment decisiv în Revoluția industrială. Dar, după cum a remarcat cercetătorul în domeniul energiei Vaclav Smil, „chiar și odată cu ascensiunea mașinilor industriale, secolul al XIX-lea nu a mers cu cărbune, ci cu lemn, cărbune și reziduuri vegetale“. Abia în 1900 cărbunele a ajuns la punctul de a asigura jumătate din cererea mondială de energie. Petrolul a fost descoperit în nord-vestul statului Pennsylvania în 1859. Dar a durat mai mult de un secol – până în anii 1960 – pentru a înlocui cărbunele ca sursă de energie numărul unu în lume. Chiar și așa, acest lucru nu a însemnat sfârșitul cărbunelui, deoarece consumul a continuat să crească. În ceea ce privește gazele naturale, consumul global a crescut cu 60% din 2000.²

Cadrul care a determinat discuția globală despre schimbările climatice au fost rapoartele periodice ale Grupului Interguvernamental privind Schimbările Climatice, cunoscut sub numele de IPCC, sub auspiciile Națiunilor Unite. Aceasta este o rețea autonomă de oameni de știință și de cercetători care publică rapoarte periodice și fiecare dintre acestea a sporit gradul de alertă. Primul, în 1990, specifica faptul că Pământul se încălzește, iar încălzirea este „în general în concordanță cu previziunile modelelor climatice“ în ceea ce privește „încălzirea provocată de gazele cu

efect de seră și de om“. Însă schimbările, adăuga acesta, corespundeau, de asemenea, în general cu „variabilitatea climatică naturală“. Până în 2007, în cel de-al patrulea raport al său, IPCC era mult mai categoric – era „foarte probabil“ ca omenirea să fie responsabilă de schimbările climatice. Raportul propriu-zis nu era la fel de categoric în toate dimensiunile precum era rezumatul pentru factorii de decizie politică. „Persistă multe incertitudini privind modul în care norii ar putea răspunde la schimbările climatice globale“, spunea acesta.

În același an, Premiul Nobel pentru Pace i-a fost acordat lui Al Gore, fostul vicepreședinte american care devenise un activist de mediu important și care a declarat că lumea se confruntă cu o „stare de urgență planetară“. A împărțit premiul cu Rajendra Pachauri, președinte al IPCC vreme de 13 ani. La scurt timp după aceea, el a declarat la conferința CERA Week din Houston că avertismentul IPCC „nu se bazează pe teorii și presupuneri. Se bazează pe analiza datelor reale, care sunt acum atât de complexe și de copleșitoare, încât nu lasă loc de îndoială.“ Ulterior, el avea să descrie „protejarea Planetei Pământ“ drept „religia mea“.³

Al cincilea raport IPCC, emis în 2014, a fost cel mai aspru de până atunci. „Influența umană asupra sistemului climatic este clară“, iar „emisiile de gaze cu efect de seră sunt cele mai mari din istorie. Schimbările climatice recente au avut un impact larg răspândit asupra sistemelor umane și naturale. Încălzirea climei este fără echivoc și, din anii 1950, multe dintre schimbările observate sunt fără precedent de-a lungul deceniilor și a mileniilor.“ Unii au ridicat semne de întrebare cu privire la anumite aspecte ale raportului IPCC – dezacorduri între câteva zeci de modele diferite, observații despre frecvența uraganelor și rata creșterii oceanelor, înțelegerea reacțiilor și subestimarea variabilității naturale. Însă reprezentau o minoritate distinctă.⁴

Raportul IPCC din 2014 a pregătit terenul pentru ce urma să se întâmple un an mai târziu la Paris, ceva ce avea să dea o nouă semnificație „tranziției energetice“ și să o transforme într-un subiect mondial central.

Conferința privind schimbările climatice de la Paris – cunoscută și sub numele de COP21 – s-a reunit în suburbia Le Bourget din nordul Parisului la sfârșitul lui noiembrie 2015. Cu doar două săptămâni mai devreme, orașul fusese zguduit de un sângeros atac jihadist ISIS în urma căruia își pierduseră viața 130 de persoane și alte câteva sute fuseseră rănite. Prin urmare, ținând cont de cei 50 000 de oameni care se adunau în capitala Franței pentru a dezbate strategiile privind schimbările climatice, nivelul de securitate era extrem de ridicat.

Organizatorii erau hotărâți ca această întâlnire să fie decisivă după întâlnirea haotică COP20, desfășurată la Copenhaga cu șase ani înainte, pe care secretarul de stat de la acea vreme, Hillary Clinton, o descrisese atunci drept „cea mai groaznică întâlnire” la care participase „de la consiliul elevilor din clasa a VIII-a”.

Formula esențială pentru evitarea unei alte „Copenhaga” fusese stabilită în Sala Mare a Poporului din Piața Tiananmen, Beijing, cu un an mai devreme, în 2014. Statele Unite și China – împreună responsabile pentru peste o treime din emisiile globale de gaze cu efect de seră – fuseseră până în acel moment adversare în ceea ce privește schimbările climatice. China și alte țări în curs de dezvoltare au întrebat de ce ar trebui să „plătească” ele pentru toate emisiile pe care națiunile dezvoltate le-au eliberat în atmosferă timp de un secol prin limitarea propriului consum de energie și, astfel, împiedicând propria dezvoltare. Dar, în noiembrie 2014, stând împreună în Sala Mare, Barack Obama și Xi Jinping au anunțat un angajament comun conform căruia cele două țări vor adopta noi măsuri semnificative pentru reducerea emisiilor. Dar angajamentele acestora aveau calendare diferite. Statele Unite, a promis Obama, își vor reduce emisiile de CO₂ cu peste 25% în 2025 față de 2005, lucru facilitat de utilizarea crescută a gazelor naturale în generarea de energie electrică. Emisiile de carbon ale Chinei puteau continua să crească, urmând să atingă un nivel maxim până în 2030.⁵

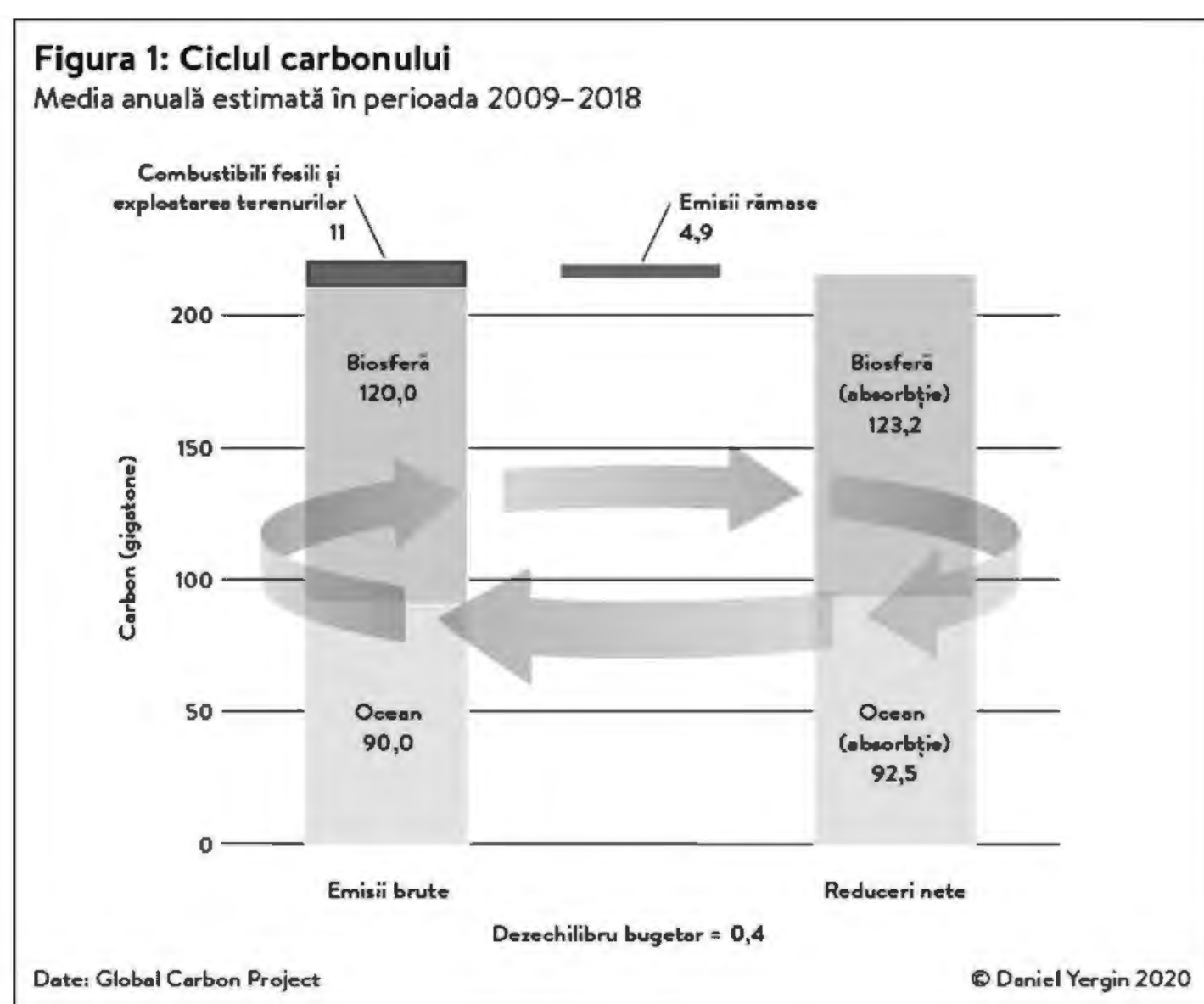
În total, reprezentanți din 195 de țări și din Uniunea Europeană, cărora li s-au alăturat 150 de lideri ai altor țări, au participat la Conferința de la Paris, care a început pe 30 noiembrie 2015, urmată de aproape două săptămâni de dispute și de confruntări.

Imediat după ora șapte în seara zilei de 12 decembrie, după o întârziere inexplicabilă care a întins la maximum nervii celor aflați în sală, ministrul francez de externe Laurent Fabius a sosit pentru a anunța un acord final. Sala a izbucnit în urale și aplauze furtunoase, ovații, fluierături, îmbrățișări și chiar lacrimi. Secretarul general al ONU l-a numit „cu adevărat un moment istoric”. „Nu exista un Plan B”, a declarat el.

Ceea ce adoptaseră nu era un tratat, ci mai degrabă un pact pentru a întreprinde acțiuni menite să împiedice creșterea temperaturilor în acest secol cu 2 °C peste nivelurile preindustriale – și, se spera, nu mai mult de un grad și jumătate. Era la latitudinea fiecărei țări să vină cu propria „contribuție stabilită la nivel național” – ceea ce a devenit cunoscut sub numele de NDC – pe baza situației sale particulare, a legilor, reglementărilor, voinței și dispoziției sale. Aceste NDC-uri nu aveau un caracter obligatoriu, ci mai degrabă voluntar. „Fără obligativitate” era un element esențial pentru Barack Obama, deoarece orice tratat trebuia să fie prezentat în fața Senatului SUA,

unde nu ar fi primit niciodată voturile necesare pentru ratificare. Deși nu erau obligatorii, aceste NDC-uri urmau să aibă puterea politicii declarative și forța convingătoare a consensului global. Țările dezvoltate au promis un ajutor anual de 100 de miliarde de dolari țărilor în curs de dezvoltare pentru a le ajuta să îndeplinească obiectivele climatice. „Vă asigur“, a spus Obama, „acesta ne oferă cea mai bună șansă posibilă pentru a salva singura planetă pe care o avem.“

Acordul a intrat în „vigoare“ la un an după conferință, pe 4 noiembrie 2016. Doar patru zile mai târziu, Donald Trump a fost ales președinte. El a privit acordul total diferit. Pactul, a spus Trump, „oferă birocraților străini controlul asupra cantității de energie pe care o folosim pe pământul nostru, în țara noastră“. El a numit schimbările climatice o „farsă“ chinezească. În primăvara lui 2017, Trump a anunțat pe Twitter că începe procesul de retragere a Statelor Unite din acord.⁶



În ciuda anunțului făcut de Trump, care, oricum, avea nevoie de trei ani pentru a fi pus în aplicare conform acordului, „Parisul“ a schimbat dezbateră la nivel global. În mare parte, trecuse timpul pentru discuții despre incertitudini cu privire la aspectele schimbărilor climatice – creșterea nivelului mării, intensitatea uraganelor sau modelele climatice. Subiectul era acum planeta care

se încălzește și existau două epoci politice distincte în legătură cu politicile privind clima: „Înainte de Paris“ și „După Paris“.

În timp ce gradul de „încredere“ creștea cu fiecare nouă iterație a IPCC, argumentul de bază rămânea consecvent. Iată cum funcționează logica, folosind datele anuale din perioada 2009–2018 (vezi figura 1): aproximativ 210 gigatone de carbon erau eliberate în mod natural anual, în medie, prin procese precum descompunerea plantelor și respirația oamenilor și a animalelor.

Dar 9,5 gigatone proveneau din combustibili fosili și 1,5 din exploatarea terenurilor. Acest lucru se ridica la un total de 221 de gigatone eliberate. Dar numai 215,7 tone erau captate în ciclul natural anual – adică absorbite de vegetație și de ocean – lăsând un rest de 4,9 gigatone în atmosferă necaptat. (Există, de asemenea, un factor de dezechilibru bugetar.) Acele 4,9 gigatone necaptate reprezintă doar 2,2% din dioxidul de carbon captat în mod natural. Poate părea o cantitate foarte mică în cursul unui an. Dar de-a lungul anilor se acumulează și se înmagazinează în acel înveliș de gaze cunoscut sub numele de atmosfera Pământului. Vaporii de apă sunt gazele cu efect de seră cele mai răspândite. Altele includ oxid de azot și metan. Unele dintre aceste gaze se disipează după un an sau zece; altele durează mult mai mult. Unele sunt mai puternice decât CO₂. Aceste gaze cu efect de seră devin un fel de scut, o „seră“ în jurul planetei, reținând mai mult din căldura soarelui, care altfel s-ar întoarce în spațiu. Rezultatul este o încălzire mai mare pentru Pământ – altfel cunoscută sub numele de „efect de seră“.⁷

Pe măsură ce consensul climatic s-a cristalizat, au crescut îngrijorarea și fervoarea, alimentate de teama că un „punct critic“ care se apropie va duce la „schimbări climatice scăpate de sub control“. Spaima tot mai mare se reflectă în vocabular; „Încălzirea globală“ și „schimbările climatice“ au cedat locul „crizei climatice“ și acum „starea de urgență climatică“ și „dezastru climatic“.

Activista suedeză Greta Thunberg a devenit vocea acestei urgențe, din august 2018, când a început prima „grevă școlară pentru climă“, după cum s-a exprimat chiar ea, în fața Parlamentului suedez. Mesajul ei a devenit zero emisii de carbon. „Extinderea aeroporturilor“, a spus ea în fața Parlamentului britanic în primăvara lui 2019, „este mai mult decât absurdă.“ La Summitul ONU privind schimbările climatice din septembrie anul următor, ea declara: „Mi-ați furat visurile și copilăria cu cuvintele voastre goale“, adăugând „Cum îndrăzniți?“ Greta a avertizat că va avea loc o nouă „extincție în masă“ dacă schimbările climatice nu sunt abordate rapid. La scurt timp, a elaborat într-un articol, la care era coautoare, care era raționamentul său privind sursele încălzirii globale: „Sistemele coloniale, rasiste și patriarhale de

opresiune au creat și au alimentat criza climatică“, adăugând: „Trebuie să le desființăm pe toate“. ⁸

Finanțările și investițiile în energie au devenit o nouă platformă pentru combaterea schimbărilor climatice. Semnalul a fost dat în 2015 de Mark Carney, guvernatorul de la acea vreme al Băncii Angliei, cu câteva săptămâni înainte de Conferința de la Paris, într-un discurs adresat venerabilei organizații de asigurări Lloyd's din Londra. Clima, a spus el, a devenit „o problemă definitorie pentru stabilitatea financiară“ și a creat un „risc sistemic“ pentru sistemul financiar mondial, care, în limba băncii centrale, ducea înapoi la criza financiară mondială din 2008. El a avertizat că investitorii și asigurătorii se confruntau cu riscul crescut ca rezervele companiilor de petrol și de gaze să rămână în pământ – „blocate“ – în imposibilitatea de a-și mai găsi drumul spre piață, deoarece cererea va dispărea sau, după cum a spus Carney, nu va mai putea fi „literalmente ars“ peste 30 de ani din cauza politicilor impuse pentru a realiza „obiectivul celor două grade“. Asta ar fi însemnat că valoarea companiilor se va prăbuși, a argumentat el, ar putea deveni chiar fără valoare, lăsând investitorii să dețină capitaluri, care, de asemenea, ar deveni fără valoare. El a cerut o „realocare radicală“ a investițiilor de la companiile energetice tradiționale pentru a finanța „decarbonizarea“ economiilor.

Unii, ca răspuns, au subliniat că rezervele companiilor de petrol și gaze nu sunt evaluate de investitori la 30 de ani, ci doar aproximativ zece ani. În orice caz, majoritatea rezervelor mondiale de petrol și gaze sunt deținute de guverne naționale și nu de acționari din Marea Britanie sau Statele Unite. ⁹

Ulterior, Consiliul pentru Stabilitate Financiară, din care fac parte băncile centrale, s-a axat pe „dezvăluirea informațiilor cu caracter financiar legate de climă“ care impune companiilor să arate modul în care investițiile și strategiile lor sunt conforme cu atingerea obiectivelor „celor două grade“.

Fondurile de pensii și alți investitori presează acum companiile energetice pentru a explica modul în care vor evolua strategiile și profitabilitatea lor în conformitate cu Acordul de la Paris din 2015. În „Scrisoarea către directorii executivi“ din 2020, Larry Fink, șeful BlackRock, cea mai mare companie de investiții din lume, declara: „Schimbările climatice au devenit un factor definitoriu în perspectivele pe termen lung ale companiilor“ și că „în viitorul apropiat – și chiar mai devreme decât anticipează majoritatea – va exista o realocare semnificativă a capitalului“. BlackRock, spunea el, va „pune sustenabilitatea în centrul abordării noastre investiționale“ și va cere companiilor să „dezvăluie riscurile legate de climă“. Când BlackRock – cu 7,5 trilioane de dolari în administrare – vorbește, companiile ascultă. Un exemplu al „realocării capitalului“ este creșterea „obligațiunilor verzi“.

Acestea oferă finanțare pentru infrastructura legată de surse regenerabile și de infrastructură. De la 50 de miliarde de dolari din obligațiuni emise în 2015, totalul a ajuns la 257 miliarde de dolari în 2019.

Reducerea forțată a investițiilor – mișcarea de a determina investitorii să-și vândă acțiunile la companiile energetice, iar băncile să nu le împrumute – câștigă avânt. Există, de asemenea, opoziție. Fondatorul Microsoft, Bill Gates, care investește miliarde în căutarea progreselor tehnologice pentru energia cu emisii reduse de carbon, a spus: „Decapitalizarea a redus probabil, până în prezent, aproximativ zero tone de emisii“. Încă trebuie satisfăcută cererea consumatorilor. Nu există nici o modalitate evidentă prin care oamenii din întreaga lume să poată dispune în curând de cele 1,4 miliarde de mașini care funcționează cu benzină, iar oamenii vor avea în continuare nevoie să se încălzească și să folosească aerul condiționat în case. Există și alte aspecte. Dividendele de la British Petroleum și Shell finanțau 20% din toate pensiile din Marea Britanie.¹⁰

În multe campusuri universitare, decapitalizarea a devenit o problemă controversată. Una dintre marile tradiții din fotbalul american este „Meciul“ – Yale *versus* Harvard – care se dispută din 1875. În timpul pauzei din meciul din noiembrie 2019, sute de studenți au adus lupta împotriva schimbărilor climatice pe terenul de fotbal, intrând la propriu pe teren, ceea ce a dus la amânarea celei de-a doua reprize a meciului. Ținta lor erau birourile de investiții din Yale și Harvard, dorința lor fiind ca acestea să renunțe la companiile de producere a energiei. Un student avertiza: „Viața la Yale nu va continua ca de obicei până când Yale nu va reduce investițiile“.

Furia lor era îndreptată în mod special către David Swensen, legendarul șef al fondului de donații de la Yale, ale cărui rentabilități de investiții finanțaseră, printre altele, bursele multor studenți. „Dacă astăzi am înceta să producem combustibili fosili, am muri cu toții“, spunea Swensen. „Nu am avea mâncare. Nu am avea transport. Nu am avea aer condiționat. Nu am avea haine. Adevărata problemă este consumul“, a adăugat el, și „fiecare dintre noi este un consumator.“ Președintele unei alte universități importante a fost surprins când i s-a spus că pierderea financiară din renunțarea la investiții în energie ar fi mai mare decât întregul buget al universității pentru burse de studii universitare.¹¹

Presiunea vine sub alte forme. Reuniunile anuale ale acționarilor băncilor și ale companiilor energetice au fost întrerupte de activiști care au coborât din plafon, iar adversarii hidrocarburilor și-au intensificat eforturile – atât fizic, cât și în instanțe – de a bloca conductele și alte proiecte. A fost elaborat un plan la o reuniune în La Jolla, California, în 2012, pentru a stabili o strategie de control a

„tutunului“ – adică pentru a eticheta companiile de petrol și gaze drept vânzători de produse periculoase și care provoacă dependență, precum companiile de tutun. Diferența, desigur, este că tutunul este un obicei, în timp ce petrolul și gazul sunt facilitatori ai vieții moderne.

Această strategie s-a desfășurat în anii care au urmat. În conformitate cu spiritul La Jolla, ziarul britanic *The Guardian* a anunțat că, în calitate de susținător autoproclamat al climei, nu va mai accepta publicitate de la companiile de petrol și gaze. A adăugat totuși că și-ar fi dorit să accepte cererile Greenpeace și ale altor „cititori“ de a respinge, de asemenea, publicitatea de la companiile de automobile și de turism. Dar, dacă ar face acest lucru, a explicat, și-ar administra o „lovitură financiară severă“ care i-ar obliga să concedieze mulți jurnaliști. Dar a promis că nu va mai folosi termenul „criză climatică“ în rubricile de știri și se vor face referințe doar la „urgența schimbărilor climatice“. ¹²

„Combaterea schimbărilor climatice“ a devenit acum o mișcare socială amplă, implicând oameni nu numai în ceea ce privește politicile și deciziile de afaceri, ci și din ce în ce mai mult în viața lor personală și simțul responsabilității personale. În Marea Britanie, Royal Shakespeare Company a declarat că a reziliat un contract de donații de opt ani de la o companie petrolieră, din cauza „sentimentului puternic“ în rândul tinerilor. Unii oameni au devenit vegani ca să renunțe la carne și produse lactate de la vacile care produc metan. Invocând curentul „rușinea de a zbura“ care a început în Scandinavia, *New York Times* titra: „Când ar trebui să te simți vinovat pentru că iei avionul?“ Răspunsul părea să fie după mai mult de șase zboruri efectuate pe an. Această dimensiune personală a devenit atât de semnificativă, încât una dintre cele mai importante rețele de televiziune din SUA îi invită pe „cei cărora le pasă profund de viitorul planetei“ să intre pe pagina de „mărturisiri“ de pe site-ul său pentru a împărtăși cum „nu ați reușit să preveniți schimbările climatice“. ¹³

Capitolul 42

PACTUL VERDE

Schimbările climatice au ajuns pe cea mai înaltă treaptă a politicilor în mai multe națiuni. Dintre țările G20, 14 implementează sau au anunțat planuri de a implementa mecanisme de stabilire a prețului carbonului sau un fel de taxă pe carbon. Regatul Unit a anunțat că reduce la zero emisiile de carbon până în 2050. Alte 24 de țări promit același lucru, deși calea pentru majoritatea este departe de a fi clară.

Europa, mai mult decât orice alt loc de pe planetă, încearcă să clădească o lume „După Paris”. Și, mai mult decât oriunde altundeva, încearcă să folosească politica guvernamentală pentru a stimula această tranziție energetică. Declarând clima „cea mai presantă provocare a Europei”, Ursula von der Leyen, președintele Comisiei Europene, s-a angajat să transforme întreaga Europă în „primul continent neutru în ceea ce privește emisiile de carbon din lume”. Șeful Băncii Europene de Investiții, anunțând încetarea finanțării proiectelor de gaze naturale până în 2022, a mers și mai departe, spunând: „Clima este problema principală de pe agenda noastră politică”.

„Pactul verde european” își propune ca emisiile zero net să fie obligatorii din punct de vedere juridic pentru Europa până în 2050. Conceptul de „emisii zero net” are nevoie de o explicație, deoarece va fi fundamental pentru discursul viitor. Institutul Mondial de Resurse explică: „emisii zero net” nu este același lucru cu „emisii zero”. „Net” înseamnă diminuarea „emisiilor provocate de om” „cât mai aproape de zero”, iar „restul” de emisii să fie echilibrate de „o cantitate echivalentă de carbon eliminat” – de exemplu, prin „refacerea pădurilor” sau prin captarea carbonului. Cu alte cuvinte, carbonul poate fi eliberat, dar trebuie găsite modalități prin care să fie captată o cantitate egală de carbon. Astăzi, Europa este responsabilă pentru aproximativ 12% din emisiile de CO₂ eliberate de arderea carbonului (vezi figura 2).

Un instrument de bază pentru ca Europa să-și atingă obiectivul de emisii zero net este *Taxonomia*, un raport de 66 de pagini, susținut de o analiză tehnică de 593 de pagini, realizat de zeci de „cercetători de frunte” care evaluează 67 de activități economice în ceea ce privește „respectarea mediului” și „sustenabilitatea”. Este menit să direcționeze fluxurile de investiții. UE va solicita administratorilor de investiții să eticheteze cât de „conforme cu

taxonomia“ sunt fondurile lor. *Taxonomia* va fi utilizată pentru a ghida noile reglementări și programe guvernamentale către „investiții ecologice“. În timp ce gazele naturale „foarte curate“ sunt acceptabile, majoritatea gazelor naturale și energia nucleară sunt problematice din perspectiva *Taxonomiei*, cărbunele urmează să fie eliminat și toate minele de cărbune să fie închise. În plus, 6 000 de firme cu peste 500 de angajați din Europa vor trebui să identifice care dintre activitățile lor sunt sustenabile din punct de vedere ecologic. UE are în vedere, de asemenea, „taxe vamale“ pentru mărfurile din alte țări care nu au programe echivalente de stabilire a costului de carbon cu cele ale Europei. Acest lucru va crea cu siguranță divergențe cu partenerii comerciali ai Europei.¹

În ansamblu, UE a revendicat o poziție pe cele mai înalte culmi ale „celor mai importante sectoare ecologice“. Căci obiectivul Europei pentru 2050 este uluitor: nici mai mult, nici mai puțin decât remodelarea activității economice, direcționarea investițiilor și reconstruirea economiei europene în următoarele trei decenii. Programul va concentra puterea către Comisia Europeană în ceea ce privește reglementarea întreprinderilor și alocarea capitalului. În ceea ce privește motivul pentru care aceasta ar trebui să fie „principala prioritate“ a UE, așa cum o numește von der Leyen, având în vedere toate celelalte probleme existente, inclusiv propriul viitor, un om de afaceri european apropiat de Comisia Europeană a emis ipoteza că și „ei caută o nouă narațiune pentru ambiția europeană“.

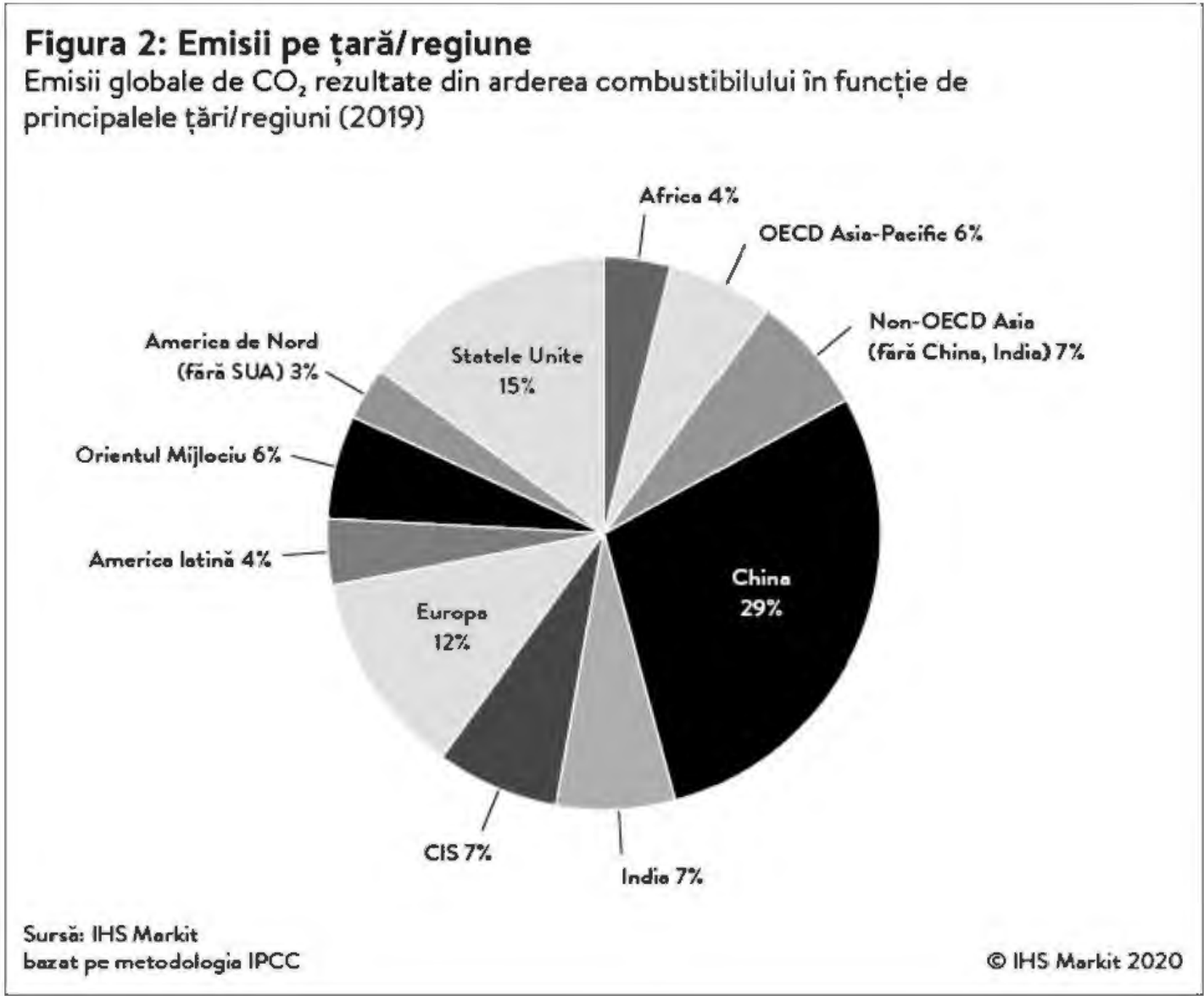
„Costurile tranziției vor fi mari“, a spus von der Leyen, „dar costurile inacțiunii vor fi mult mai mari.“ UE a stabilit un mecanism de „tranziție justă“ de 100 de miliarde de euro pentru a amortiza impactul asupra țărilor care încă depind de cărbune. Totuși, în acest moment, costurile pentru „emisii zero net“ sunt neclare. Așa cum explica într-o lucrare de la Institutul Peterson pentru Economie Internațională: „Dacă tranziția către o economie neutră din punct de vedere climatic va îmbunătăți sau va afecta creșterea este o chestiune cantitativă. Din păcate, știm prea puțin despre asta.“ În timp ce se afirma că prosperitatea depinde pe termen lung de decarbonizare, în lucrare se susținea faptul că în următorii cinci până la zece ani, „decarbonizarea va reduce inevitabil potențialul economic“.

Pactul ecologic european a avut un început bun printr-un pachet anticriză de 825 de miliarde de dolari pe care von der Leyen l-a introdus în mai 2020. Prezentarea descria „Pactul ecologic european drept pachetul de redresare al UE“ și „strategia de creștere a Europei“, cu o parte substanțială din acele 825 de miliarde de dolari pentru energia eoliană, solară, „hidrogen curat“, renovarea clădirilor, „mobilitate curată în orașele noastre“ și

instalarea unui milion de stații de încărcare pentru vehicule electrice.²

Obiectivul general – emisii zero net până în 2050 – este o ambiție descurajantă. Cât de descurajantă este subliniat de estimarea conform căreia, pentru ca Europa să-și atingă obiectivul, emisiile pe cap de locuitor vor trebui să scadă la nivelul Indiei, unde venitul pe cap de locuitor este de aproximativ 2 000 de dolari pe an, comparativ cu cei 38 000 de dolari în Europa.

Pentru unii, 2050 este prea departe și o tranziție de 30 de ani este prea lungă. Aceasta este esența Noului Pact Ecologic lansat pe treptele Capitoliului SUA de aripa stângă a Partidului Democrat, în 2019, condusă de reprezentanta Alexandria Ocasio-Cortez, care a decis să candideze pentru Congres după ce s-a alăturat protestului împotriva gazoductului Dakota Access. Prin conținutul acestuia, Noul Pact Ecologic s-a sincronizat îndeaproape cu platforma Noului Pact Verde a candidatului din partea Partidului Verde, Jill Stein, la alegerile prezidențiale din 2016.



Punctele de discuție expuse chiar înainte de lansarea oficială a Noului Pact Verde au cerut ca Statele Unite să fie alimentate cu

energie 100% curată și regenerabilă până în 2030. Rolul sectorului privat ar fi secundar în acest demers, întrucât „guvernul este cel mai bine poziționat pentru a fi motorul“, mobilizând „investiții federale masive“. Programul pare să țină la sol avioanele existente, deoarece nu există o alternativă pe scară largă la combustibilul pentru avioane. Printre numeroasele propuneri, fermierii și agricultorii vor fi constrânși să elimine „gazele cu efect de seră“, ceea ce ar însemna să renunțe la creșterea bovinelor, din cauza emisiilor de metan pe care acestea le produc. Propunerile neenergetice includeau locuri de muncă garantate de guvern. „Lumea se va sfârși în 12 ani“, spunea Ocasio-Cortez, „dacă nu ne ocupăm de schimbările climatice.“

Punctele de discuție au reflectat punctul de vedere al unora dintre susținători, dar nu al tuturor. Au fost retrase chiar înainte de lansarea oficială a Noului Pact Verde. Partenerul Alexandriei Ocasio-Cortez în lansarea programului, senatorul Edward Markey, un veteran al bătăliilor legislative de zeci de ani, a explicat că procentul de 100% nu era o prognoză, ci mai degrabă o „ambție“. Rezoluția propriu-zisă a Congresului a fost mai generală, solicitând o „nouă mobilizare națională, socială, industrială și economică pe o scară nemaivăzută de la cel de-al Doilea Război Mondial și New Deal“ de zece ani pentru a genera un Nou Pact Verde care să îndeplinească o serie de obiective – de exemplu, „să contracareze nedreptățile sistemice“ –, dar în principal „pentru a realiza obiectivul de emisii zero net de gaze cu efect de seră“ și „100% din cererea de energie din Statele Unite prin surse curate de energie, regenerabile și cu emisii zero“³.

La dezbaterile prezidențiale americane din 2012 nu s-a pus nici o singură întrebare despre schimbările climatice. La dezbaterile prezidențiale din 2016, schimbările climatice au primit un total de cinci minute. În 2020, CNN a fost gazda unei discuții de șapte ore pe această temă. Schimbările climatice au devenit o problemă majoră politica democraților. Unii candidați au cerut interzicerea fracturării hidraulice. Schimbările climatice apăreau acum în sondaje drept o problemă majoră, în special pentru alegătorii mileniali.

În timpul primei runde a campaniilor, candidații s-au întrecut cu privire la planurile de acțiune în privința schimbărilor climatice. Programul lui Joe Biden în valoare de 1,7 trilioane de dolari și cel al senatoarei Elizabeth Warren de patru trilioane de dolari au pălit pe lângă cele 16,3 trilioane de dolari ale lui Bernie Sanders. Lunga listă a inițiativelor lui Sanders includea 35 de miliarde de dolari pentru ca oamenii să planteze copaci pe peluzele din fața casei sau să le transforme în „spații de producere a alimentelor“, „să se asigure că toți combustibilii fosili rămân în pământ“ și să interzică atât exporturile, cât și importurile de petrol. Dar cum poți interzice

importurile și exporturile de petrol și, în același timp, producția internă de petrol – și să menții în continuare o economie și o societate funcționale – nu a explicat nimeni. Nici ce se întâmplă cu cele 12,3 milioane de locuri de muncă din Statele Unite legate de industria petrolului și a gazului.

Totuși, pentru mulți, hotărârea și angajamentul de a accelera o tranziție energetică sunt acolo și profund simțite. Dar vor mai exista bani după costurile implicate de criza coronavirusului și trilioanele de dolari, lire sterline și euro din datoria guvernamentală strânse pentru a-i face față?

Capitolul 43

PEISAJUL SURSELOR REGENERABILE DE ENERGIE

Cum va arăta peisajul energetic peste 20 sau 30 de ani? Am înțeles, va fi „un nivel mai scăzut de emisii de dioxid de carbon“. Dar ce cuprinde acel sistem? În acest moment, se pare că sistemul energetic din următoarele decenii va continua să fie, așa cum a fost în trecut, un amestec, un amestec în schimbare, considerabil diferit de la o țară la alta, cu siguranță mai redus din punctul de vedere al emisiilor de carbon decât cel de astăzi.

Vom vedea o multitudine de panouri solare și de turbine eoliene în peisajul energetic. Acestea sunt „sursele regenerabile moderne“, spre deosebire de sursele regenerabile tradiționale de energie hidroelectrică, lemn și biomasă. Vor fi printre principalele motoare pentru realizarea obiectivului climatic al unei tranziții de la producerea de energie electrică generatoare de CO₂ la producția fără emisii de carbon. Energia nucleară rămâne astăzi cea mai mare sursă de energie fără emisii de carbon, dar energia eoliană și cea solară recuperează tot mai mult decalajul. Deși energia eoliană și solară sunt numite surse regenerabile „moderne“, nici una dintre ele nu este tocmai nouă. Ambele datează de aproximativ jumătate de secol.

Fundamentul teoretic pentru panourile solare actuale – panouri fotovoltaice (PV) – a fost oferit de Albert Einstein în lucrarea sa din 1905 „Un punct de vedere euristic privind producerea și transformarea luminii“. Lumina care vine de la Soare, spunea el, este compusă din fotoni, pachete de energie, care ar putea disloca electronii din jurul nucleului unui atom, creând un curent electric. Einstein a primit Premiul Nobel pentru Fizică în 1922 pentru această lucrare, pentru „descoperirea legii efectului fotoelectric“. Dar efectul fotovoltaic a fost demonstrat abia în 1953 în laboratoarele Bell Labs din New Jersey.

Industria solară modernă a început cu adevărat în 1973, odată cu lansarea a două întreprinderi. Una era o unitate a Exxon. Cealaltă era înființată de doi oameni de știință care lucraseră la programul spațial american – Joseph Lindmayer și Peter Varadi –, ambii refugiați din Europa. În următoarele trei decenii au fost lansate alte proiecte, în principal de companiile petroliere, pentru a se asigura împotriva riscurilor unui viitor energetic incert, și de

companiile tehnologice japoneze, provocate de lipsa alarmantă de resurse naturale a Japoniei. De atunci, a existat un interes uriaș pentru energia solară. Așa cum spune profesorul Martin Green, lider în domeniul cercetării solare de zeci de ani: „Tehnologia fotovoltaică în sine este cumva magică. Lumina soarelui cade pe acest material inert și obții electricitate direct.” Dar, mulți ani, piețele pentru panouri fotovoltaice au rămas o nișă pentru utilizările în afara rețelei – pentru a aduce electricitate în case sau în locuri izolate sau, că tot veni vorba, pentru cultivatorii de marijuana, care nu doreau ca facturile de utilități exorbitante să atragă atenția forțelor de ordine asupra afacerilor ilicite. Primul contact cu energia solară a fost pentru mulți calculatorul de buzunar alimentat cu energie solară.¹

Ceea ce a propulsat energia solară în mainstream a fost fuziunea politicii germane de mediu cu priceperea manufacturieră chineze. Începând cu anii 1990, legile tarifare „de alimentare” ale Germaniei impuneau companiilor de utilități să cumpere energie electrică regenerabilă la prețuri ridicate de la producători și apoi să repartizeze costul pe toate facturile de energie electrică. Această lege a pus bazele unei ample schimbări – *Energiewende* din Germania, „tranziția energetică” –, care urmărea înlocuirea energiei convenționale cu cea eoliană și solară. Subvențiile generoase din tarifele de alimentare au accelerat adoptarea surselor regenerabile de energie, ducând, totodată, la cele mai ridicate prețuri la energia pentru consumatorii rezidențiali din Uniunea Europeană.

Companiile s-au grăbit să răspundă cererii tot mai mari de energie solară și eoliană. Cu toate acestea, deși piața energiei solare creată de *Energiewende* putea fi în Germania, panourile puteau să vină de oriunde. În timp, majoritatea vor veni de la noul colos în domeniul energiei solare care se va dezvolta în China și, în cele din urmă, va elimina producătorii germani.

Până în 2006, China avea un rol minor în producția de panouri fotovoltaice. Dar apoi a venit marele atac al antreprenorilor chinezi, susținut de guvernul central al Chinei și de autoritățile regionale și locale, sub formă de terenuri, împrumuturi mari cu dobânzi reduse și alte subvenții. Acest lucru a coincis cu creșterea interesului pentru energie solară nu numai în Germania, ci și în Spania și în Italia, alimentată de subvenții substanțiale. Până în 2010, în China erau 123 de producători de panouri solare.

Între 2010 și 2018, capacitatea de producție a Chinei de celulele solare a crescut de cinci ori, ceea ce depășea cu mult cererea globală. Veneau mai multe panouri solare din China decât putea absorbi piața. Prețurile au scăzut dramatic. Pe măsură ce câștigau cotă de piață, companiile chineze se confruntau și cu o presiune financiară mare. Unele au dat faliment. Timp de doi ani, Banca de

Dezvoltare a Chinei a acordat un împrumut de 47 de miliarde de dolari pentru a menține pe piață companiile chineze care pierdeau bani.

Pentru a ușura neajunsul acestei capacități de producție excedentare, precum și pentru a sprijini ocuparea forței de muncă, guvernul chinez și-a propus să creeze o nouă piață în China pentru producătorii de panouri solare copleșiți de situație. Aceasta a vizat, de asemenea, satisfacerea nevoii naționale acute – reducerea poluării sufocante de la uzinele vechi de ardere a cărbunelui, continuând în același timp să răspundă cererii crescânde de energie electrică a țării. Până în 2013, China a depășit Germania drept cea mai mare piață pentru panouri solare instalate, iar până în 2017 doar ea reprezenta jumătate din întreaga piață globală.²

China produce acum aproape 70% din panourile solare din lume. Dacă adăugăm și companiile chineze care produc în alte țări ajungem la o cotă totală de aproape 80%. China produce 70% din celulele solare fotovoltaice care sunt inima panourilor. Când vine vorba de plachetele solare din care sunt produse celulele, ponderea Chinei este și mai mare – aproape 95%. Asta înseamnă că, în domeniul energiei verzi, China a atins deja obiectivul „Made in China 2025” de a avea un rol dominant în noile industrii ale acestui secol.

Avantajul competitiv copleșitor al Chinei provine din mai mulți factori – sprijinul guvernului și finanțare ieftină; capacitate (fabrici mult mai mari); prețuri reduse la polisiliciu; preocupare pentru costuri; vecinătatea lanțurilor de aprovizionare; standardizarea produselor; și îmbunătățiri continue ale tehnologiei. Martin Green indică și un alt factor. „Prețurile actuale scăzute ale panourilor fotovoltaice”, spune el, sunt, de asemenea, „rezultatul unor asocieri întâmplătoare de evenimente și personalități”, inclusiv faptul că o serie de personalități din diferite companii chineze au lucrat în mai multe rânduri cu echipele sale din Australia. Costul panourilor solare a scăzut senzațional, cu 85% între 2010 și 2019, aspect determinat în principal de producția și de capacitatea masivă a Chinei, precum și de îmbunătățirile tehnologice. La fel ca ascensiunea producției din șisturi, o scădere a prețului de această magnitudine se dovedește revoluționară pentru energie. Costurile totale de instalare au scăzut, de asemenea, în mod substanțial, dar nu în aceeași măsură.³

China și-a stabilit, de asemenea, o poziție decisivă în lanțul de aprovizionare pentru energie solară. Acum produce aproape 60% din materia primă-cheie, polisiliciul. De asemenea, a depus un efort major pentru a dezvolta industria internă de echipamente fotovoltaice și pentru a reduce dependența de furnizorii occidentali.

Ascensiunea panourilor solare a fost extraordinară. Capacitatea globală instalată în 2019 era de 642 de gigawați, de 14 ori mai mare decât fusese cu puțin mai mult de un deceniu în urmă. În timp ce panourile de pe acoperișuri sunt mai vizibile, peste jumătate din capacitatea totală instalată între 2010 și 2019 este la scară utilitară – adică parcuri solare ce alimentează rețeaua de energie.

În general, creșterea globală a capacității a fost alimentată de două lucruri. Unul dintre acestea este scăderea uriașă a prețurilor și ceea ce Agenția Internațională pentru Energii Regenerabile (REN) numește „prețuri foarte mici” care rezultă din supraproducția de echipamente fotovoltaice a producătorilor din China. Celălalt este un sistem global în creștere de stimulente, subvenții și ordine la nivel național, statal și local, ce necesită cantități tot mai mari de energie regenerabilă în sistemele electrice. Capacitatea panourilor fotovoltaice de producere a energiei electrice adăugată la nivel global în 2019 a fost mai mare decât suplimentările provenite de la combustibili fosili și energie nucleară. Dar acest lucru necesită o atenționare importantă – „perioadă de funcționare” înseamnă mult mai puțin decât „capacitate”. O mare parte din combustibilii fosili și energia nucleară reprezintă o sarcină de bază sau poate fi gestionată pentru a se corela cu cererea de energie electrică la orice oră. Energia solară este intermitentă, depinzând în cea mai mare parte de disponibilitatea luminii solare, iar generarea reală poate echivala cu aproximativ 20% din capacitate.⁴

Deși industria eoliană modernă, asemenea celei solare, datează din anii 1970, creșterea sa reală a avut loc doar în acest secol. În 2000, doar 17 gigawați de capacitate eoliană au fost generați în întreaga lume. Până în 2019 a crescut la 618 gigawați. Peste 40% din capacitatea eoliană instalată în total se află în Asia, trei sferturi în China.⁵

Creșterea este propulsată de forțe similare celor care au stimulat panourile fotovoltaice, începând cu inovația tehnică. Turnuri mai înalte, palete mai lungi, materiale noi, panouri de control și software mai sofisticate, modele eoliene mai bune și prognoze meteo – toate acestea transformă mai mult vânt în electricitate. În timp ce 95% din capacitatea eoliană totală este pe uscat, industria se aventurează în larg, unde vânturile pot fi mai stabile și mai puternice, iar turnurile mai mari și resursa eoliană mult mai mare, însă provocările tehnice ridicate de valuri și de uzură sunt mai mari. Până în prezent, dezvoltarea surselor eoliene offshore este concentrată în Europa, în principal în Marea Nordului și în jurul acesteia, deși avansează în largul Chinei, și există proiecte în curs de desfășurare în largul coastei de est a Statelor Unite.

A doua forță este reprezentată de stimulente și de subvenții, dar și de ordinele ferme care impun mai multe surse regenerabile în producția de electricitate. Iar al treilea element este scăderea costurilor, rezultatul a ceea ce REN, reiterând comentariul său legat de energia solară, numește „concurență acerbă în industrie”. Ultimul factor a pus o presiune mare asupra companiilor, ducând la falimente, restructurări și fuziuni.

Ca și în cazul panourilor fotovoltaice, „capacitatea” deseori menționată poate fi înșelătoare, deoarece vântul, la fel ca soarele, este intermitent. Depinde de cum bate. Dar factorii de capacitate cresc odată cu progresele tehnologice. Astăzi, media globală ponderată este de aproximativ 25%, deși mai mare în cazul turbinelor noi.

Europa are cea mai mare pondere a energiei eoliene în producția de energie electrică, reprezentând aproape 12% din totalul furnizării de energie electrică. China deține aproximativ 5%, Statele Unite, circa 7%. În Statele Unite, statul cu cea mai mare cantitate de energie electrică generată de vânt nu este California, așa cum s-ar putea aștepta unii, ci Texasul, cu 15%. Dacă Texas ar fi o națiune de sine stătătoare, s-ar situa pe locul șase între țările lumii în ceea ce privește capacitatea eoliană instalată. O mare parte din turbinele eoliene ale statului se află în vestul Texasului. Se pare că bazinul Permian din vestul Texasului este bogat nu numai în petrol și gaze, ci și, deasupra solului, în resurse eoliene.

Creșterea rapidă a ponderii panourilor solare și eoliene răstoarnă modul în care funcționează industria energiei electrice de peste un secol, schimbând strategia și structura. „Oamenii înțeleg că avem nevoie de mai multă energie eoliană, solară și hidroelectrică”, spunea directorul executiv al unei companii europene de utilități. „Aceasta este o provocare fundamentală a modelului tuturor companiilor energetice.” Acestea trec de la producția de energie „primară” tradițională, bazată pe cărbune și gaze și pe centrale nucleare, la producția de energie „distribuită și intermitentă” bazată pe parcuri eoliene și panouri solare care sunt răspândite peste tot. Dar sistemele distribuite creează noi provocări, în special în ceea ce privește stabilitatea și fiabilitatea rețelei, o misiune fundamentală a companiilor de utilități. „Odată cu avansarea generării distribuite, cu monitorizarea fluxurilor bidirecționale din sistem, cu gestionarea potențialului de suprasarcină a circuitelor, va trebui introdusă mai multă tehnologie în mecanismele de stocare și de control”, spune Christopher Crane, directorul executiv al companiei americane de utilități Exelon și președintele Institutului Edison Electric.⁶

Cât de rapidă va fi tranziția și cum va arăta aceasta de cealaltă parte? Predicțiile variază foarte mult. După scenariile furnizorului de informații IHS Markit, consumul global de energie electrică va crește cu până la 60% până în 2040. Turbinele eoliene și panourile solare vor constitui 24 până la 36% din producția totală până la acea dată. Oricare dintre acestea reprezintă o creștere mare pentru energia eoliană și solară de la cei 7% cât reprezintă astăzi la nivel global. Motivele varianței rezultă din ceea ce ne-am aștepta – incertitudini și ipoteze variate despre tehnologie și inovație, precum și politici și economie.

Energia eoliană și solară au crescut dramatic, de la 2% din producția de energie din SUA în 2010 la 9% în 2019 și vor continua să crească rapid. Cu toate acestea, este puțin probabil ca energia electrică din SUA să fie 100% din surse regenerabile până în 2040. Nu există nici tehnologia, nici investițiile financiare pentru a face asta, nici rețeaua care să sprijine așa ceva, nici bagheta magică care să elimine actuala infrastructură energetică a Americii și să transforme peisajul politic și de reglementare și, în același timp, să asigure satisfacerea nevoilor de fiabilitate ale consumatorilor dependenți de energie electrică. Electrificarea continuă a economiei va duce la creșterea cererii, iar asta va face ca atingerea obiectivului de 100% să fie și mai puțin probabilă.⁷

Tabloul global subliniază același punct. Chiar și Danemarca, cea care uneori produce mai multă energie electrică eoliană decât poate consuma, depinde de importurile de energie electrică generată de energia nucleară din Suedia, de hidroenergia din Norvegia și de cărbunele din Germania pentru a menține stabilitatea surselor de energie.

Un factor care trebuie luat în considerare este investiția imensă de capital care se află astăzi în pământ, în investiția de lungă durată a industriei energiei electrice din întreaga lume – și noua investiție care se face în prezent. În 2011, în urma accidentului nuclear de la Fukushima din Japonia, Germania și-a propus să-și închidă cele 17 reactoare nucleare până în 2022. Cu toate acestea, între 2011 și 2019, China a adăugat 34 de noi reactoare nucleare, dublu față de numărul de reactoare care s-au închis în Germania. Câteva reactoare nucleare s-au închis și în Statele Unite, din cauza dificultății de a concura împotriva gazelor naturale ieftine, însă aproape 100 de reactoare funcționează, furnizând 20% din energia electrică din SUA. În ceea ce privește gazele naturale, creșterea contribuției la energia totală mondială în 2018 a fost mai mult decât dublă față de energiile regenerabile. Adunând toate acestea, tranziția energetică este complexă și necesită o anumită perspectivă.

Lumea este din ce în ce mai electrificată, dar acest lucru a sporit, de asemenea, nevoia de fiabilitate și de predictibilitate a alimentării cu energie electrică. Aspectele pozitive ale energiei eoliene și solare sunt clare. Odată ce capacitatea este stabilită și plătită, nu există nici un cost pentru combustibil. Cu toate acestea, există costuri atât pentru întreținere, cât și pentru sistemul general de energie electrică pentru gestionarea energiei regenerabile. Variabilitatea energiei eoliene și solare – adică intermitența lor – ridică provocări majore. Prima este modul de integrare a unor cantități mari și fluctuante de energie eoliană și solară într-o rețea electrică care funcționează, în general, prin expedierea sistematică a energiei electrice de la centralele electrice convenționale, corelată cu cererea într-un anumit moment al zilei și care asigură consumatorului o energie fiabilă. Pe măsură ce cantitatea de energie eoliană și solară crește, aceasta devine o problemă mai mare. În cartea sa în general optimistă despre energia solară, Varun Sivaram avertizează: „O rată de penetrare a energiei solare mai mare ar putea reduce fiabilitatea rețelei“. Apoi adaugă: „Mult mai multă energie solară este pe drum, aducând cu sine fluctuații majore în producția de energie, care ar putea crește riscul penelor de curent“. El citează, de asemenea, riscul economic pentru industria energiei solare – ceea ce el numește „deflația valorii“. Când energia solară (sau eoliană) inundă rețeaua, fluxul în creștere duce la scăderea costurilor către zero, reducând rentabilitatea investițiilor și subminând eventual investiția făcută în infrastructura solară (dacă nu este garantată de guvern).⁸

Cu alte cuvinte, în acest moment cel puțin, energia solară și cea eoliană nu pot funcționa singure. Au nevoie de parteneri. Producția de gaze naturale este un partener flexibil pentru energia solară și eoliană. Gazul provoacă o amprentă mai redusă de carbon și emisii mai mici (cu control al metanului), iar generarea de gaz poate fi adaptată în sus și în jos pentru a asigura echilibrul împotriva fluctuațiilor energiei eoliene și solare.

Integrarea surselor regenerabile de energie va necesita o gestionare din ce în ce mai complexă a rețelei. Depinde și de rezolvarea celei de-a doua provocări – stocarea. Petrolul poate fi depozitat în rezervoare, gazul natural, în peșterile subterane. În acest moment, nu există totuși nici o redută pentru stocarea unor cantități mari de energie electrică nu doar pentru câteva ore, ci, după cum spune fostul secretar american pentru energie, Ernest Moniz, măcar pentru câteva zile. Singura capacitate notabilă de astăzi vine de la ceea ce se numește „acumulare prin pompare“, care este o formă de hidroenergie. Dar este foarte mică și are o creștere limitată.⁹

Se depun eforturi mari în încercarea de a dezvolta baterii puternice, capabile din punct de vedere economic să stocheze

cantități mari de energie electrică ce pot fi livrate în mod planificat.

Până nu demult, energia solară și cea eoliană erau numite „alternative“. Nu mai este cazul astăzi. Ele sunt acum integrate și vor deveni pilonii producției de energie în viitor. Peste jumătate din această investiție totală în surse regenerabile a fost, din nou, concentrată în Asia – majoritatea în China. Se întâmplă să fie țara care, ea însăși, consumă un sfert din toată energia electrică generată în lume. Și economia sa în ascensiune are nevoie de mai multă capacitate de producție de energie electrică. Deși China continuă să dezvolte energia eoliană și solară într-un ritm rapid, ea adaugă, în fiecare lună, și trei noi centrale performante pe bază de cărbune.

Capitolul 44

TEHNOLOGII INOVATOARE

„Nu avem tehnologiile necesare pentru a avansa în procesul de tranziție energetică spre emisii zero net“, spune Ernest Moniz. Care sunt acele tehnologii ce vor accelera și remodela tranziția energetică? Un nou studiu, „Accelerarea inovării în domeniul energiei curate“, condus de Moniz și de mine, realizat pentru Fundația Gates și Compania Breakthrough Energy, a identificat 23 de tehnologii cu „cel mai mare potențial de inovare“. Acestea se încadrează în mai multe domenii: tehnologia de stocare și tehnologia bateriilor pentru intermitența care împiedică utilizarea pe scară largă a energiei eoliene și solare. Reactoare avansate și o nouă generație de reactoare mici, care ar revitaliza energia nucleară fără carbon. Astăzi, în Statele Unite există peste 60 de proiecte avansate de cercetare nucleară din sectorul privat.¹

Hidrogenul a avut un început nereușit în urmă cu aproape două decenii, cu „mașina și autostrada pe hidrogen“ în California. Dar a apărut un nou interes legat de hidrogen pentru a înlocui gazul natural în ceea ce privește serviciile de încălzire și pentru celulele de combustie ca alternativă la vehiculele electrice. Nu e nici un mare mister aici. Hidrogenul este deja utilizat pe scară largă în rafinarea petrolului și pentru fabricarea îngrășămintelor. Deși este cel mai comun element, hidrogenul nu există în mod natural, cu excepția cazurilor rare. Este derivat prin descompunerea moleculelor. Astăzi, majoritatea hidrogenului este produs din gaze naturale și cărbune. (O moleculă tipică de gaz natural conține un atom de carbon și patru de hidrogen.) Poate fi produs și prin electroliză – sub acțiunea unui curent electric. Iar sursa acelei energii electrice ar putea fi energia regenerabilă, folosind excesul de energie electrică generat în anumite momente de turbinele eoliene și panourile solare. Pentru a fi produs pe scară largă va necesita progrese în tehnologie și reducerea costurilor – dar și cheltuieli pentru infrastructură.²

Hidrogenul ar putea ajunge la un procent de 10% sau mai mult în combinația de surse de energie a viitorului. Într-adevăr, în ceea ce privește dezvoltarea, unii consideră că hidrogenul se află astăzi acolo unde erau energiile regenerabile acum două-trei decenii. De asemenea, este remarcabil faptul că hidrogenul nu pare să implice probleme geopolitice. Este fie un instrument ca țările să-și îndeplinească obiectivele ambițioase de decarbonizare, fie o ocazie pentru export, devenind o marfă comercializată la nivel global.

Producția avansată, inclusiv imprimarea 3D, ar putea avea un impact major asupra consumului de energie prin reducerea costurilor de transport. Noile tehnologii pentru clădiri le-ar putea face mult mai eficiente din punct de vedere energetic. Modernizarea rețelei electrice și orașele inteligente ar putea aplica tehnologii digitale, crește rezistența și crea fluxuri bidirecționale între furnizorii de energie și clienți.

De o importanță critică va fi gestionarea pe scară largă a carbonului în sine. Unii resping captarea carbonului, pentru că vor o lume în care nu există emisii de carbon produse de activitatea umană. Dar acest lucru pare destul de nerealist, având în vedere ceea ce este necesar pentru a ajunge la o lume „zero net carbon”. Grupul interguvernamental al ONU privind schimbările climatice (IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change) acordă un rol important captării de carbon, ca de altfel și Agenția Internațională pentru Energie.³

Captarea de carbon este parte integrantă a modului în care funcționează sistemul natural – plămânii planetei. Ceea ce fac plantele este să absoarbă CO₂ din atmosferă, să stocheze carbonul în trunchiul unui copac sau în rădăcini și să elibereze oxigenul înapoi în aer, pentru ca ființele vii să poată respira. Fermierii care își cultivă culturile s-au ocupat de captarea carbonului încă de la începuturile agriculturii, în urmă cu 12 000 de ani.

Cu aproximativ un deceniu în urmă a existat o creștere a interesului pentru captarea de CO₂ (în special de la centralele electrice alimentate cu cărbune), comprimarea acestuia într-un lichid, apoi transportarea lui prin conducte și stocarea în subteran. Au fost lansate câteva proiecte, dar s-au dovedit costisitoare și au implicat lucrări complexe de inginerie, necâștigând popularitate.

Acordul de la Paris din 2015 a oferit un nou impuls pentru dezvoltarea „captării și a stocării carbonului” sau CCS. Cam în același timp, un „U” pentru „utilizare” a fost adăugat la acronim. A devenit „captarea, utilizarea și stocarea carbonului” – CCUS. Asta a însemnat găsirea aplicațiilor comerciale dincolo de a face băuturile răcoritoare carbogazoase efervescente. După Paris, Inițiativa Climatică pentru Gaze și Petrol – grupul de 13 companii care activează în industria petrolieră și a gazelor naturale menționate anterior – a înființat un fond de cercetare de 1,3 miliarde de dolari pentru dezvoltarea tehnologiilor de tranziție energetică, cu accent pe CCUS. Un alt impuls major a venit de la guvernul american, care a adoptat ceea ce este cunoscut sub numele de „45Q”. Acesta oferă un stimulent fiscal pentru tehnologiile CCUS, analog creditelor fiscale care au fost atât de importante pentru comercializarea energiei eoliene și solare în Statele Unite.

CCUS ia multe forme astăzi. De exemplu, carbonul captat este utilizat pentru fabricarea produselor precum cimentul și oțelul.

„Tehnologia de captare directă a aerului“ – extragerea dioxidului de carbon din aer – părea fantezistă, dar se înregistrează progrese și unitățile de producție sunt în curs de dezvoltare.

Și apoi cercul se închide și revenim la ceea ce se numesc „soluții bazate pe natură“, altfel cunoscute sub numele de păduri, culturi și alte plante. Este foarte posibil ca Mama Natură să fi fost subestimată. Reîmpădurirea și practicile îmbunătățite de cultivare fac parte din pachet. Proiectele de cercetare vizează, de asemenea, crearea de superplante care au un apetit mai puternic pentru absorbția de CO₂.

Obiectivul, susține Inițiativa privind valorificarea plantelor de la Institutul Salk pentru Studii în Biologie din, este să modifice genele plantelor sau să le îmbunătățească pentru „a dezvolta potențialul acestora de a stoca carbon“. Cu alte cuvinte, plantele pot juca un rol mai mare decât s-a anticipat până acum în eliminarea acelui decalaj de carbon și pot deveni parte a repertoriului CCUS. „Înapoi la natură“ capătă un nou sens.⁴ Dezvoltarea acestor tehnologii variate va necesita bani și timp. Până în 2030, dacă nu înainte, semnalele și măsurile vor indica rata de progres pe aceste fronturi, precum și în altele care s-ar putea să nu aibă multă vizibilitate astăzi.

Capitolul 45

CE ÎNSEAMNĂ „TRANZIȚIA ENERGETICĂ” PENTRU LUMEA ÎN CURS DE DEZVOLTARE?

„Tranziția energetică” înseamnă lucruri diferite pentru diferite națiuni, în special în lumea în curs de dezvoltare. Un miliard de oameni nu au acces la electricitate; trei miliarde nu au acces la combustibili curați pentru gătit. În schimb, ard lemn sau cărbune ori deșeuri rezultate din culturi sau balegă de vacă în interior, ceea ce le afectează sănătatea. Acest lucru ridică o perspectivă diferită. „Ni se spune că trebuie să depășim etapa gazului natural și să ne îndreptăm spre următoare etapă”, spunea Timipre Sylva, ministrul petrolului din Nigeria. „Realitatea este că Africa mai are un drum lung de parcurs până la surse regenerabile. Trebuie să depășim problema sărăciei energetice din Africa. Multe, multe lucruri nu sunt luate în considerare, cu toate discuțiile despre surse regenerabile și vehicule electrice.”

Cei ca Sylva consideră că nu se ia în calcul faptul că trei miliarde de oameni, aproape 40% din populația lumii – Organizația Mondială a Sănătății (OMS) îi numește „cele trei miliarde de locuitori uitați” –, sunt expuse poluării aerului din spațiile interioare provocate de combustibilii necorespunzători, pe care OMS îi numește „cel mai mare risc pentru sănătatea mediului în lume în prezent”. Aproape patru milioane de persoane mor anual din cauza acestei poluări din spațiile interioare și multe altele suferă de numeroase boli. Acest lucru poate împiedica dezvoltarea normală a copiilor.¹

India, având aproape 20% din populația lumii – în curând cea mai populată țară din lume –, este un studiu de caz pentru provocările lumii în curs de dezvoltare. Aceasta demonstrează cât de diferit poate fi sensul „tranziției energetice” pentru o țară în curs de dezvoltare, comparativ cu înțelesul acesteia pentru țările dezvoltate. Căci într-o țară în care aproape 300 de milioane de oameni trăiesc cu echivalentul a 1,25 dolari pe zi, sărăcia și creșterea economică nu pot fi separate de energie. Problemele energetice cu care se confruntă India le reflectă, într-un mod cât se poate de evident, pe cele ale multor țări în curs de dezvoltare.

Termenul „tranziție energetică“ are mai multe dimensiuni pentru India. Este o trecere de la sărăcie, de la folosirea lemnului și a deșeurilor spre energia comercială – și o sănătate mai bună și reducerea poluării, atât în orașe (India are șapte dintre cele mai poluate zece orașe din lume), cât și în locuințe rurale, unde sobele *chulha* umplu încăperile cu gaze toxice. Și înseamnă asigurarea că țara atinge rata de creștere necesară pentru a scoate din sărăcie sute de milioane de oameni. După cum arată studiul economic al guvernului: „Energia este pilonul principal al procesului de dezvoltare al oricărei economii“.²

Modul în care se dezvoltă India va avea un impact global. Pe măsură ce economia sa crește și se integrează mai mult în economia globală, ponderea sa economică și politică în lume va crește, de asemenea.

India se luptă de mult timp cu insuficiente surse de energie modernă. Energia necomercială cunoscută în mod obișnuit ca „biomasă“ – lemn și deșeuri agricole și animale – a fost combustibilul pentru mai mult de jumătate din populația Indiei. În ceea ce privește energia comercială, India este dependentă de cărbune pentru peste jumătate din energia sa totală și pentru aproape 75% din electricitate. Petrolul furnizează aproximativ 30% din energia țării. Dar aproximativ 85% din petrol este importat, ceea ce provoacă neliniște cu privire la securitatea energetică și provoacă vulnerabilități pentru balanța de plăți, care duc la criză când prețul petrolului crește. Gazele naturale reprezintă 6% din energia totală, comparativ cu o medie globală de aproximativ 25%. Sursele regenerabile moderne reprezintă doar 3% din energia totală; energia nucleară, doar 1%.³

Când Narendra Modi a devenit prim-ministru, în 2014, guvernul său s-a confruntat cu un întreg set de probleme legate de energie ce țineau India pe loc. S-a axat pe energie ca motor esențial pentru creșterea economică. În 2015, pentru a începe reforma energetică, Modi a convocat la New Delhi un summit național al energiei, Urja Sangam, unde a prezentat o serie de principii pentru a ghida dezvoltarea energetică – acces, eficiență, sustenabilitate, securitate energetică și, adăugată recent, echitate socială privind energia. El a vorbit despre ajustarea „mecanismelor instituționale“ pentru a fi mai receptiv, mai flexibile și mai deschise la soluțiile pieței.

Implementarea acestor principii nu a fost ușoară. A însemnat confruntarea cu niște sisteme de reglementare complexe, greoaie, ce se suprapuneau, și adesea obstructive, pentru care, de multe ori, promptitudinea nu părea să aibă prea multă importanță. „Licența Raj“ a controlului guvernamental era încă omniprezentă. Guvernul gestionase prețurile fără a ține cont de cerere și ofertă. Toate acestea au dus la aprovizionare necorespunzătoare și la lipsuri.

Ulterior, Modi a reunit oameni din guvern și din sectorul privat pentru a dezbate cum să depășească impasul în care se afla India din punct de vedere energetic. Unii au susținut că „piața” este prea volatilă, prea deschisă manipulării și nu poate fi de încredere; guvernul trebuia să păstreze controlul și să gestioneze piața. Alții au spus că vremurile s-au schimbat; India nu își poate îndeplini obiectivele privind creșterea și reducerea sărăciei fără o reformă majoră și o deschidere către piețe și către lume. La final, Modi a ridicat privirea și a spus pur și simplu: „Avem nevoie de o nouă gândire”.

Această „nouă gândire” stă la baza unei tranziții energetice în toate domeniile. „Cerințele noastre de energie sunt imense și puternice”, spune Dharmendra Pradhan, ministrul petrolului, gazelor naturale și oțelului. „India va avea o tranziție energetică în felul său. Utilizarea unui amestec al tuturor surselor de energie exploatabile este singura cale posibilă în contextul nostru.”⁴

În case și în satele din întreaga țară, fumul produs de gătitul în interior conține monoxid de carbon, carbon negru și alți poluanți, creând probleme de sănătate foarte grave și răspândite. În replică, guvernul a lansat o „revoluție a flăcării albastre” pentru a livra butelii de propan – derivat din petrol sau din gaze naturale – pentru gătit în 80 de milioane de gospodării rurale. A reformat sistemele fiscale, de reglementare și de prețuri pentru a încuraja producția și investițiile în petrol și gaze din amonte atât ale companiilor indiene, cât și internaționale și a deschis noi zone de explorare. În general, guvernul, în cuvintele ministrului petrolului Pradhan, încearcă să „introducă o economie bazată pe gaze”. Aproximativ 60 de miliarde de dolari sunt cheltuiți pentru construirea unui sistem de conducte uriașe pentru gaze naturale și distribuție urbană. Unul dintre obiective este înlocuirea motorinei cu gaz natural comprimat pentru alimentarea autoturismelor și a camionetelor ușoare, pentru a contribui la reducerea poluării urbane.⁵

India devine un jucător important pe piața globală a GNL. Își diversifică sursele și este un cumpărător semnificativ atât de GNL, cât și de petrol din Statele Unite. Aceasta a adus o nouă dimensiune semnificativă în relațiile dintre cele două țări, una concretizată prin interdependența ce rezultă în urma unei asemenea proporții a comerțului – de neimaginat în urmă cu un deceniu nici la New Delhi, nici la Washington. O altă inițiativă este transformarea deșeurilor agricole din plantele locale în biocombustibili și biogaz care pot fi alimentate în sisteme de distribuție mai mari.

Și având în vedere schimbările climatice, guvernul Modi și-a stabilit obiective ambițioase pentru surse regenerabile. A stabilit, de asemenea, tarife pentru panourile solare, pentru a încerca să asigure competitivitatea companiilor indiene în raport cu panourile

ieftine importate din China. După cum sintetiza Pradhan: „India va urmări tranziția energetică în felul său“.

Pradhan se referă de asemenea la ceea ce unii consideră o discrepanță în discuțiile despre tranziția energetică în lumea dezvoltată – subestimând provocările și greutățile oamenilor din țările în curs de dezvoltare și respingând drept „energie murdară“ ceea ce mulți din lumea în curs de dezvoltare consideră energie curată și de care au nevoie pentru o viață mai sănătoasă și mai bună.⁶

Capitolul 46

SCHIMBAREA MIXULUI ENERGETIC

Citirea hărții era mai simplă înainte de coronavirus. Se puteau stabili direcțiile și tendințele, deși se remarcă adesea dezacorduri puternice cu privire la viteză și la întindere între cei care o citesc. Dar, ca urmare a pandemiei, pe hartă a apărut brusc o prăpastie neexplorată, pe care lumea se străduiește acum să o acopere. Cu toate acestea, se pot vedea unele dintre caracteristicile noii topografii. Unele tendințe vor rămâne aceleași, unele vor fi accelerate, altele își vor schimba direcția, iar altele vor evolua pur și simplu în timp.

Plecând de la premisa că noul coronavirus este o criză pe o durată limitată, indiferent dacă vor mai exista sau nu valuri de infectări, și că știința și medicina vor oferi răspunsuri în timp util, ce putem vedea acum pentru viitorul energiei, încercând să privim dincolo de perioada de redresare a economiei globale?

În anii următori, politicile privind emisiile de CO₂ și de gaze cu efect de seră vor aduce schimbări continue în modul în care este produsă, transportată și consumată energia; în strategii și investiții; în tehnologii și infrastructură; și în relațiile dintre țări. Adaptabilitatea companiilor consacrate va fi testată. Noii participanți vor trebui să-și demonstreze modelele de afaceri. Parteneriatele și concurența vor caracteriza relațiile dintre diferite tipuri de companii. Preocupările privind securitatea energetică se vor extinde la lanțurile de aprovizionare care susțin industriile cu emisii reduse de carbon și la mineralele de care depind tehnologiile de energie regenerabilă. Schimbările climatice sunt globale, dar națiunile vor răspunde în moduri diferite, în funcție de situațiile lor specifice. Țările dezvoltate vor avea mai multă flexibilitate. Țările în curs de dezvoltare se vor lupta pentru a găsi echilibrul între emisii reduse de carbon și nevoia de soluții cu costuri reduse pentru a promova creșterea economică, în special după criza coronavirusului.

Iar aspirațiile se vor lovi de o realitate inevitabilă – sistemul energetic de astăzi, care se bazează în proporție de peste 80% pe petrol, gaze naturale și cărbune, cu o investiție imensă încorporată în infrastructură și lanțuri de aprovizionare – toate acestea fiind necesare pentru a satisface nevoia de energie în perioada de redresare și a reveni pe calea creșterii economice (vezi figura 3). Scara acestui sistem este enormă și nu se poate schimba peste

noapte. Până în prezent, tranziția energetică s-a aflat, de fapt, în „faza de suplimentare a energiei“, după cum spune strategul din domeniul energiei Atul Arya.¹ Energia eoliană și cea solară au crescut ca pondere, dar asta s-a întâmplat pe lângă energia convențională, care era, de asemenea, în creștere.

În Statele Unite nu apar noi mine de cărbune și numărul centralelor de exploatare este în scădere. La nivel mondial, imaginea este diferită. Asia este pe cale să-și crească substanțial consumul de cărbune odată cu construirea unor centrale mai eficiente pe bază de cărbune. Producția de cărbune poate fi un segment în scădere, dar este încă un pilon pentru cele două mari țări ale lumii, China și India, importantă nu numai pentru energie, ci și pentru ocuparea forței de muncă și pentru securitatea energetică.

După cum s-a observat anterior, cărbunele reprezintă în continuare aproape 60% din aprovizionarea totală cu energie a Chinei. „China nu va renunța la cărbune“, spunea un înalt oficial. „China este diferită de Europa. China este o țară în curs de dezvoltare. Trebuie să ne menținem consumul, dar asta înseamnă o mai bună utilizare a cărbunelui, cărbune mai curat.“ Noul plan cincinal al Chinei (2021–2025) pune un nou accent pe cărbune din perspectiva securității energetice și pledează pentru „extracția de cărbune sigură și ecologică“ și pe centrale pe bază de cărbune „curate și eficiente“.²

Cu mai mult de un deceniu în urmă, unii preziceau că „apogeul petrolului“ – „sfârșitul petrolului“ – era aproape și că lumea va „rămâne“ fără petrol. Raționamentul s-a inversat acum spre „vârful de consum“: când va atinge punctul culminant consumul de petrol și va începe să scadă?

De la prima extracție petrolieră a colonelului Drake, în 1859, cererea mondială de petrol a crescut constant, deși cu scăderi ocazionale provocate de recesiuni, crize și creșteri de preț. Marea excepție, desigur, a fost când carantinarea în masă impusă de guverne a închis o mare parte din economia mondială în 2020 și cererea s-a prăbușit cum nu se mai întâmplase niciodată înainte. Dar, pentru a compara tendința, putem folosi anul 2019, când consumul global de petrol a fost cu peste 30% mai mare decât în 2000.

Cu toate acestea, în timp ce consumul a continuat să crească, harta consumului s-a schimbat. Pe parcursul deceniilor, cererea a fost concentrată în țările industrializate din America de Nord, Europa de Vest, Japonia și Australia. Ponderea lumii în curs de dezvoltare era relativ mică.

Acest lucru nu mai este valabil. Din 2013, consumul de petrol pe „piețele emergente” și în celelalte țări în curs de dezvoltare a fost mai mare decât în țările industrializate tradiționale. Între 2000 și 2019, consumul a crescut un pic în Statele Unite, în Europa a scăzut puțin, iar în Japonia, cu o populație îmbătrânită, a scăzut foarte mult. În aceeași perioadă, aproape toată creșterea cererii de petrol a avut loc în lumea în curs de dezvoltare. China este acum al doilea cel mai mare consumator din lume, după Statele Unite; India, a treia. Iar creșterea viitoare va continua pe piețele emergente.

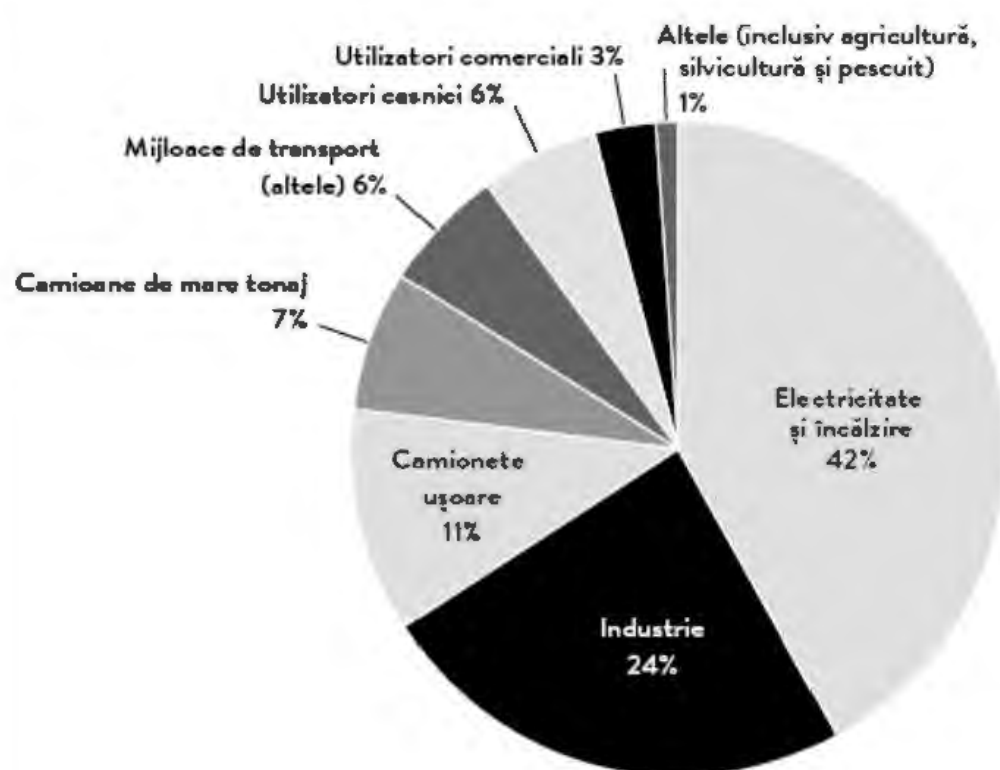
Desigur, a existat întotdeauna perspectiva că, la un moment dat, cererea globală va înceta să crească. Dar „vârful cererii” era considerat a fi departe în viitor. Motivul era simplu – creșterea populației și creșterea veniturilor urmau să ducă la creșterea cererii. Numărul de autovehicule va crește în întreaga lume, pe măsură ce dreptul de a deține o mașină în lumea în curs de dezvoltare va ajunge din urmă lumea dezvoltată.

Deocamdată, decalajul rămâne foarte mare. În 2018, în Statele Unite erau 867 de mașini la 1 000 de locuitori, 520 în Uniunea Europeană.

Comparați aceste cifre cu cele 339 din Rusia, 208 în Brazilia, 160 în China – și doar 37 în India. Cu alte cuvinte, piața auto a lumii va crește substanțial pe măsură ce veniturile sporesc și numărul locuitorilor crește de la 7,8 miliarde azi la 9,5 sau 10 miliarde.

Figura 3: Emisii pe sectoare

Emisiile globale de CO₂ generate de arderea combustibililor, pe sectoare (2019)



Sursă: IHS Markit
bazată pe metodologia IPCC

© IHS Markit 2020

În „Rivalry“, unul dintre scenariile companiei de analiză de date IHS Markit, flota auto mondială crește de la nivelul actual de puțin peste 1,4 miliarde la peste două miliarde până în 2050. Din cele două miliarde, aproximativ 610 milioane sunt vehicule electrice – aproape o treime din total. Flota nu se schimbă pur și simplu imediat. Vânzările anuale de autoturisme noi reprezintă doar aproximativ 6–7% din flota totală. Majoritatea flotei este compusă din vehicule achiziționate în ultimii zeci de ani – în Statele Unite, mașinile sunt folosite în medie 11,8 ani. Dar vehiculele electrice le ajung din urmă. Până în 2050, în acest scenariu, aproximativ 51% din totalul vânzărilor de mașini noi vor fi vehicule electrice.³

Aceasta este o schimbare substanțială, dar nu atât de rapidă precum s-ar aștepta unii. Având în vedere dificultățile economice și pierderile de locuri de muncă de la încetarea activității din 2020, autoritățile de reglementare ar putea să o lase mai moale cu cerințele usturătoare de reducere a emisiilor de carbon ce îndeamnă la trecerea către mașinile electrice. Într-adevăr, în 2050 lumea ar avea de fapt aproape același număr de mașini alimentate cu carburant ca în prezent. Dar vor fi mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil. Este posibil ca oamenii să conducă mai mulți kilometri în vehicule care necesită benzină, dar cantitatea utilizată pentru fiecare kilometru scade. Acest lucru, la rândul său, poate calma îndemnul de a renunța la un vehicul alimentat cu benzină. Într-un scenariu mai radical, în domeniul

tehnologiei auto, numărul și tipurile de mașini se vor schimba mai rapid, așa cum s-ar întâmpla cu reglementările climatice stricte și cu stimulentele mai mari.

„Mașinile electrice nu sunt sfârșitul erei petrolului“, consideră Fatih Birol, directorul executiv al Agenției Internaționale pentru Energie. Chiar dacă toate mașinile vândute în lume de acum înainte ar fi electrice, adaugă el, cererea de petrol ar crește în continuare. Autoturismele și camionetele ușoare (SUV-uri și camionete), așa cum a fost evidențiat mai devreme, sunt responsabile pentru 35% din cererea mondială de petrol – circa 20% numai autoturismele. Restul consumului din transporturi este destinat camioanelor grele, navelor, trenurilor și avioanelor. Flota globală de avioane civile, deși mai eficientă, era de așteptat să se dubleze până în 2040. S-ar putea ca această perioadă să se mai extindă cu câțiva ani din cauza unei creșteri mai lente a transportului de pasageri. Cu toate acestea, cererea va reveni; peste 80% din populația lumii nu a călătorit niciodată cu avionul. „Flight shaming“ (rușinea de a zbura cu avionul) poate fi o modă în Suedia, cu zece milioane de locuitori, dar China, cu 1,4 miliarde de locuitori, construiește opt aeroporturi noi pe an. Una dintre cele mai dificile probleme este de a găsi alternative la combustibilul pentru avioane, în afară de biocombustibili, a căror cantitate este mică. Și, chiar dacă ar exista o soluție evidentă sau una care să se întrevadă, ar fi nevoie de mult timp pentru a avea un impact, având în vedere durata de viață a flotei existente și timpul necesar pentru a proiecta noi avioane, pentru a fi omologate și apoi introduse în flotele companiilor aeriene. Camioanele grele, din cauza gabaritului, necesită densitatea energetică a petrolului pentru a le propulsa cu tot cu încărcătură pe autostradă, deși în China se folosește și GNL.⁴

Petrolul și gazele naturale sunt, de asemenea, materiile prime pentru produsele petrochimice, din care sunt fabricate substanțele chimice și materialele plastice. O mișcare tot mai răspândită își propune să limiteze utilizarea paielor și a pungilor de plastic de unică folosință, în special din cauza poluării oceanelor și a resturilor aduse la țărm. În Washington, D.C., un organ abilitat amendează restaurante care folosesc pe ascuns paie de plastic, care sunt acum interzise. Reciclarea pentru a înlocui materialele plastice de unică folosință a devenit o prioritate. Acest lucru este văzut ca parte a „economiei circulare“, în care produsele sunt refolosite, reciclate sau prelucrate la sfârșitul vieții – în loc să intre în depozitele de deșeuri.⁵

Dar problema deșeurilor din plastic nu este a lumii dezvoltate. Statele Unite generează mai puțin de 1% din deșeurile de plastic din oceane. Aproximativ 90% din poluarea cu materiale plastice provenite din râuri și cea care se varsă în oceane rezultă din

deversarea necontrolată în zece râuri din Africa și Asia, care, dacă ar fi gestionată corespunzător, ar putea reduce dramatic risipa. Sacii și paiele de plastic sunt cea mai frecventă utilizare a materialelor plastice, dar ele constituie mai puțin de 2% din materialele plastice. Mai mult, criza coronavirusului a demonstrat un avantaj al pungilor de plastic din punctul de vedere al sănătății față de pungile de cumpărături refolosibile.

Omniprezența și versatilitatea materialelor plastice le transformă într-un element constitutiv al lumii moderne. Sunt folosite la orice, de la construcția unor avioane mai ușoare (și, prin urmare, mai eficiente în ceea ce privește consumul de combustibil) și fabricarea mașinilor electrice; la bordul vehiculelor și la sticla securizată pentru parbriz; la lentile; la veste antiglonț; la covoare, articole de uz casnic, lenjerie intimă, haine și încălțăminte; la produse pentru ambalare (recipiente pentru iaurt) și la păstrarea alimentelor proaspete (prevenind astfel bolile). Sunt utilizate pentru conductele de apă, înlocuind conductele metalice care ruginesc, precum și pentru panouri solare, turbine eoliene și pentru carcasa telefoanelor mobile.

De asemenea, sunt integrate în sistemul de sănătate. „Produsele petroliere sunt esențiale pentru serviciile medicale moderne“, scria într-un articol din *American Journal of Public Health*. „Materialele plastice sunt esențiale pentru mediul steril în sistemul de sănătate modern.“ Să luăm de exemplu o sală de operații de spital – mănuși, tuburi, pungi pentru lichide intravenoase, echipamente și instrumente pentru introducerea stenturilor la pacienții cu probleme cardiace. Mai mult, „[99%] din materiile prime și reactivii farmaceutici provin din produse petrochimice“. În ceea ce privește măștile de protecție N95, care au devenit emblema epidemiei de coronavirus, acestea sunt realizate cu produse petrochimice.⁶

Cererea de produse petrochimice are o creștere mai rapidă decât cea a PIB-ului, uneori de două ori mai rapidă, ceea ce înseamnă că va compensa încetinirea activității din alte sectoare.

Așadar când va atinge vârful cererea de petrol? Scenariul „Rivalry“ al IHS MARKIT indică mijlocul anilor 2030. În Scenariul „Autonomy“ cel alternativ, vârful este atins mult mai devreme, ca urmare a unor politici guvernamentale de forță, a unei treceri mai rapide la mașinile electrice și a problemelor economice provocate de criza coronavirusului din 2020. Răspunsul propriu-zis va fi determinat de înlănțuirea mai multor forțe – de la ceea ce fac guvernele naționale și orașele privind reglementarea și stimulentele până la creșterea economică, disponibilitatea mineralelor, răspunderea juridică privind vehiculele autonome și la securitatea sistemelor cibernetice care le controlează, la valorile și stilurile de

viață ale milenialilor, la rețelele de socializare, la numărul tot mai mare de călătorii aeriene și al produselor petrochimice, la conflicte geopolitice și la instabilitate socială, la firme nou-înființate care nu și-au început încă activitatea și la noi descoperiri științifice și tehnologice etc. Schimbările pe termen lung în comportamentul persoanelor care fac naveta și călătoresc, provocate de întreruperea activității din cauza coronavirusului, joacă de asemenea un rol important. Cu alte cuvinte, lista este lungă. Va fi „vârful” cererii urmat de o „prăbușire” – și cum va fi prăbușirea cererii? Mai probabil este un declin treptat pe un platou aflat pe o pantă descendentă. În cifre, scenariul prevăzut susține că nivelul de consum de 100 de milioane de barili înainte de coronavirus se va ridica la aproximativ 113 milioane în 2050. Cu siguranță acesta nu este sfârșitul petrolului. Chiar și în scenarii în care politicile de climă devin mult mai agresive, consumul de petrol scade undeva între 60 până la 80 de milioane de barili pe zi în 2050.

Care este așadar viitorul industriei mondiale de petrol și gaze de cinci trilioane de dolari ce furnizează aproape 60% din energia mondială? Industria va trebui să găsească în continuare și să dezvolte alte trei până la cinci miliarde de barili pe an doar pentru a compensa declinul natural al câmpurilor petrolifere, care apare după ce un câmp a fost în producție o anumită perioadă. Agenția Internațională pentru Energie estimează că peste 20 de miliarde de dolari din investiții în dezvoltarea industriei de petrol și de gaze vor fi necesare în următoarele două decenii.

„Companiile de petrol și gaze” se adaptează la lumea de „După Paris”. Marile companii internaționale au susținut în general costul amprentei de carbon. Unele se descriu acum drept „companii de gaze și petrol”, datorită importanței crescute acordate gazului natural drept combustibil primar, cu emisii scăzute de carbon. În cazul gazelor, industria va concura din ce în ce mai mult pentru a furniza energie electrică, iar concurenții săi vor fi din ce în ce mai mult atât cărbunele, cât și sursele regenerabile. Consumul mondial de gaze naturale este estimat că va crește de două ori mai mult decât petrolul. Segmentul GNL al industriei, care reunește o singură piață globală a gazelor, va crește și mai repede. Până în 2050, se estimează că cererea de gaze naturale va fi cu 60% mai mare decât în prezent.

Unele firme își expun ambiția de a deveni „companii energetice”, extinzându-se pentru a include și energia electrică, serviciile energetice și noile tehnologii. Oricare ar fi denumirea lor, companiile mai mari cresc investițiile în noi tehnologii, în companii noi și în „energie cu emisii reduse de carbon” și susțin cercetarea și dezvoltarea internă. Obiectivele sunt multiple: să fie mai eficiente, să răspundă presiunilor de mediu și cerințelor investitorilor și de reglementare, să „rezolve” problema emisiilor de dioxid de carbon,

să participe la energiile regenerabile și la noile tehnologii, să dezvolte o tehnologie rentabilă de captare a carbonului, să se implice în viitorul transporturilor și în economia digitală, să garanteze caracterul opțional și să-și păstreze „licența de operare”. Investesc având în minte „tranziția energetică” – în baterii, încărcarea rapidă a vehiculelor electrice, în hidrogen, în parcuri eoliene și parcuri solare, chiar și în fuziune nucleară. Se pune un nou accent pe captarea carbonului. Unii au adoptat ținta de emisii zero net pentru 2050, care, pe lângă ce s-a spus, va implica, printre altele, o eficiență energetică mai mare, biocombustibili și reîmpădurire.

În următorii câțiva ani, o lume care încearcă să recâștige un PIB de 90 de miliarde de dolari și, în cele din urmă, să revină pe drumul cel bun până la 100 de miliarde de dolari, dar care se străduiește să rămână sub limita de 2 sau 1,5 grade creștere de temperatură, va avea în continuare nevoie de multă energie. Atingerea acestor obiective și schimbarea surselor de aprovizionare va necesita dezvoltarea de noi sisteme. Multe dintre acestea vor necesita dezvoltare pe scară largă și tehnologie, precum și abilități tehnice și de gestionare a proiectelor – toate atributele pe care industria petrolului și a gazelor le poate pune pe masă.

Un prim exemplu este hidrogenul, care, așa cum am observat mai devreme, ar putea să asigure, în mod potențial, 10% sau mai mult din necesarul total de energie și devine un punct de interes pentru industria petrolieră și a gazelor. Unele companii sunt deja jucători importanți în energia eoliană; iar unii, obișnuiți de mult timp cu construirea și gestionarea unor mari platforme complexe de petrol și gaze offshore, intră acum în afacerea cu energia eoliană offshore.

Dacă electrificarea va crește în viitor, în ce măsură se vor implica companiile de petrol și de gaze în energia electrică? Unii o fac deja. Randamentele financiare vor fi o problemă. Proiectele de energie electrică și energii regenerabile – „producția și distribuția cu emisii reduse de carbon” – operează în general pe piețe foarte reglementate și oferă rate de rentabilitate mai mici decât cele folosite în mod tradițional pentru petrol și gaze. Cum vor echilibra situația cu cererile de rentabilitate de la investitori – care trebuie să satisfacă nevoia de pensii a deținătorilor de fonduri – și totuși să ofere un portofoliu din ce în ce mai „verde” pentru acționarii activiști și investitorii mileniali interesați de „impact”? În același timp, afacerea cu energie electrică permite companiilor să participe pe o scară mai largă în lanțul valoric energetic în schimbare, oferă o mai mare predictibilitate a veniturilor și compensează volatilitatea pe piețele de petrol și gaze, mai ales din perspectiva celor întâmplate în 2020.

Cu toate aceste presiuni privind schimbările climatice, companiile vor trebui să se orienteze către tehnologie și inovare și, în același timp, să fie necruțător de competitive, ceea ce înseamnă o preocupare constantă pentru costuri și eficiență. Va exista o concurență mai mare pe un front larg – pentru a dobândi abilități, a achiziționa zăcămintele de petrol și de gaze cu preț redus, a dezvolta proiecte, a găsi soluții cu emisii reduse de carbon și a inova. În cele din urmă, această competiție de anvergură va determina dacă principalul furnizor de energie de astăzi va continua să joace aceleași roluri mâine – oricare ar fi formele de energie care urmează să fie furnizată.

Șistul, odată cu creșterea sa din ultimul deceniu, a devenit un segment important în economia globală a Statelor Unite. A fost o piață importantă pentru industriile prelucrătoare. Consumatorii și întreprinderile au beneficiat de gaze ieftine, ceea ce a stimulat investiții noi de câteva sute de miliarde de dolari în Statele Unite. A fost un factor major în dezvoltarea unei piețe globale competitive a gazelor naturale. Și, desigur, petrolul de șist s-a dovedit a fi cel mai dinamic element de pe piața mondială a petrolului în ultimii ani.

Statele Unite vor continua să aibă gaze naturale din abundență, dar zilele agitate de creștere a petrolului de șist par să se fi încheiat. Statele Unite vor rămâne un producător important și vor recâștiga probabil o parte din nivelul de producție pierdut în urma crizei coronavirusului; dar nu vor reveni la acel vârf de 13 milioane de barili pe zi atins în februarie 2020, dacă circumstanțele nu se schimbă semnificativ. Industria șisturilor se maturiza deja înainte de criza coronavirusului, iar companiile își remodelau afacerile pentru a oferi rentabilitate investitorilor. Acest lucru ar fi luat timp, dar criza a perturbat procesul, iar accesul la capital și reconstruirea relației cu investitorii vor fi o provocare-cheie.

Dar consumatorii? La urma urmei, ei sunt cei care folosesc produsele. După cum spunea un director din domeniul energetic, în cazul în care compania va înceta de mâine să mai producă petrol, acest lucru nu va schimba tiparele de consum. Oamenii vor continua să-și conducă mașinile și o altă companie va interveni pentru a le umple rezervorul cu benzină. În absența unei taxe pe carbon, a unor stimulente semnificative ori a unor taxe mai mari pe benzină, câți consumatori vor plăti de bunăvoie mai mult pentru energie mai verde – cum ar fi cumpărarea unui vehicul electric sau a unui vehicul cu pilă de combustie ori vor alege un plan energetic mai verde, dar mai scump? Unii o vor face, alții nu. În țările din întreaga lume, comunitățile mai puțin avantajate din punct de vedere economic s-ar putea confrunta cu prețuri mai ridicate la energie, punând obiectivele unor surse de energie mai ecologice în contradicție cu cele ale echității.

Ce înseamnă piețele energetice mondiale în schimbare pentru țările exportatoare de petrol? Piețele vor trece prin mai multe în cicluri. Au făcut asta întotdeauna, iar exportatorii de petrol se vor confrunta cu instabilitate, deși ceea ce s-a întâmplat în 2020 nu a fost anticipat. S-ar putea să fie nevoiți să treacă prin perioade cu venituri mai mici, ceea ce va însemna austeritate și o creștere economică mai mică, cu un risc mai mare de frământări și de instabilitate politică. Faptul subliniază necesitatea ca aceste țări să abordeze dependența lor excesivă de petrol. Amploarea afacerilor interne cu petrol exclude antreprenoriatul și alte sectoare din multe țări exportatoare de petrol; poate promova căutarea unor avantaje personale și corupția. Supraevaluează, de asemenea, cursul de schimb, afectând companiile din sectorul nonpetrolier. În viitor, chiar și cu o revenire a prețurilor, țările vor trebui să gestioneze veniturile din petrol mai prudent, având obiective pe termen lung. Acest lucru înseamnă previziuni bugetare mai moderate și dezvoltarea unui fond suveran prin care se pot realiza investiții în afara țării și se pot dezvolta fluxuri de venituri nonpetroliere, contribuind la diversificarea economiei și la asigurarea împotriva prețurilor mai mici la petrol și gaze.

Țările exportatoare de petrol se vor afla, de asemenea, în competiție cu alte țări exportatoare pentru noi investiții ale unor companii care vor fi conștiente de importanța costurilor, selective și concentrate pe „gestionarea riguroasă a capitalului“. Aceasta va determina țările să modeleze regimuri fiscale și de reglementare care să fie competitive, atractive, stabile, previzibile și transparente.

Experiența dovedește cât de dificilă este diversificarea departe de dependența totală. Este nevoie de o gamă largă de schimbări – în ceea ce privește legile și reglementările pentru întreprinderile mici și mijlocii, sistemul educațional, accesul la capitalul de investiții, pe piețele muncii, valorile și cultura societății. Acestea nu sunt schimbări care pot fi realizate într-un timp scurt. Între timp, fluxul de venituri din petrol creează un contracurent puternic care favorizează statu-quo-ul.

Pe măsură ce se dezvoltă, energiile eoliană și solară și vehiculele electrice vor avea nevoie de „lopeți uriașe“ pentru a satisface cererea din ce în ce mai mare de minerale extrase și de terenuri în sine. Se estimează că o turbină eoliană terestră necesită 1 500 de tone de fier, 2 500 de tone de beton și 45 de tone de plastic. Aproximativ jumătate de milion de kilograme de materii prime trebuie extrase și prelucrate pentru a produce o baterie pentru o mașină electrică.

Dezvoltarea surselor regenerabile de energie creează oportunități economice mari pentru țările exportatoare de

minerale – multe situate în emisfera sudică. Aceste națiuni se vor confrunta cu probleme similare cu cele ale țărilor exportatoare de petrol. Vor trebui să asigure cadrele de reglementare, condițiile de operare și practicile comerciale corecte. Creșterea cererii de minerale va scoate, de asemenea, în evidență aspectele de mediu și condițiile de muncă în minerit și în prelucrarea mineralelor. Și, pe măsură ce cererea crește, crește și îngrijorarea cu privire la ceea ce s-ar putea numi securitatea resurselor minerale – adică asigurarea unor lanțuri de aprovizionare fiabile de la mine la consumatori.⁷

Într-o lume a competiției acerbe pentru putere, fragmentarea globalizării și regândirea lanțurilor de aprovizionare, geopolitica va deveni parte a noului mix energetic, deoarece aceasta face în continuare parte din mixul energetic actual.

CONCLUZIE

UN VIITOR CONFUZ

Unde duce această nouă hartă a energiei și a geopoliticii? Prăbușirea comunismului sovietic, transformarea Chinei și deplasarea Indiei spre o deschidere a economiei – toate acestea au adus mai mult de două miliarde și jumătate de oameni în economia mondială, creând legături și șanse care nu ar fi putut fi concepute anterior. Rezultatul a fost un impuls către o ordine mondială mai colaborativă, care se bazează pe o economie globală din ce în ce mai conectată, facilitată de internet și de comunicarea din ce în ce mai ieftină, de progresele în transporturi și de fluxurile de capital, competențe și cunoștințe – și oameni. Toate acestea au fost surprinse în termenul „globalizare”. Și totul a fost alimentat de energie.¹

Dar impulsul merge acum în sens invers. Lumea a devenit mai fracturată, naționalismul și populismul, dar și neîncrederea au renăscut, competiția dintre marile puteri, de asemenea, cu o politică în ascensiune plină de resentimente și de suspiciuni. Globalizarea nu dispare. Dar devine mai fragmentată și mai conflictuală, adăugându-se la problemele de-a lungul căii deja tulburi către creșterea economică.

Înainte de criza coronavirusului, economia globală de 90 de miliarde de dolari era pe cale să atingă 100 de miliarde de dolari în următorii cinci ani. Dar economia mondială este acum chinuită de vieți întoarse pe dos și tragedii, șomaj, întreprinderi mici care luptă pentru supraviețuire, companii sub presiune severă, țări sărăcite, speranțe distruse, guverne presate până la extrem de datorii și de pierderi enorme ale producției economice. Probabil vor mai trece doi sau trei ani până când economia globală va găsi din nou calea spre 90 de miliarde de dolari, iar 100 de miliarde de dolari ar putea fi la un deceniu distanță – și asta presupune că medicamentele și vaccinurile vor ajunge într-un timp rezonabil. Comportamentele vor fi schimbate de criză. Cel puțin pentru o vreme va exista o reticență față de apropierea de grupuri mari, iar acest lucru va afecta călătoriile, evenimentele și modul în care funcționează educația și afacerile. În ceea ce privește mijloacele de transport, oamenii s-ar putea să revină la preferința de a „deține” o mașină personală mai degrabă decât să apeleze la furnizori de servicii de

mobilitate când au nevoie și, cel puțin pentru câțiva ani, s-ar putea să aleagă să conducă mai degrabă decât să zboare, când au de ales. Vor fi mai precauți și în ceea ce privește utilizarea mijloacelor de transport în comun. Tendința spre digitalizare în sens larg – noi moduri de lucru permise de tehnologiile digitale, dând la schimb lumea fizică pentru cea virtuală – a luat brusc avânt. Munca nu trebuie să fie concentrată în birouri, companiile pot fi conduse de acasă, ziarele pot apărea fără ca cineva să fie neapărat în redacție; timpul petrecut făcând naveta poate fi redus; întâlnirile de afaceri pot fi înlocuite prin tehnologia digitală. Aceste efecte vor dura și după ce carantina va fi doar ceva din trecut. Au fost necesari trei ani după 11 septembrie și mai mult de șapte ani după criza financiară din 2008 pentru ca traficul aerian din Statele Unite să revină la nivelurile anterioare. Accelerarea inovației, în special în ceea ce privește inteligența artificială și învățarea automată și automatizarea, va aduce schimbări pentru toate tipurile de muncă.

Rolul petrolului va fi contestat de aceste schimbări în comportament, la muncă și în viața de zi cu zi. Cu toate acestea, va dura câțiva ani, după vaccinare, pentru a înțelege impactul durabil asupra călătoriilor de afaceri și de agrement, asupra educației, asupra navetei și dacă „biroul viitorului” va fi și acum acasă.

Criza va afecta și geopolitica, consolidând tendințele care se remarcă deja. În fața naționalismului și a protecționismului, ciocnirea dintre națiuni va deveni mai puternică, colaborarea internațională, mai dificilă și granițele, mai greu de trecut. Instituțiile internaționale se vor lupta să-și găsească stabilitatea într-o comunitate globală divizată. Portcontainerelor vor naviga în continuare, dar rețeaua globală de lanțuri de aprovizionare va fi sub presiune, deoarece guvernele și companiile își reevaluează dependența de aceste lanțuri – mai complexe decât și-au dat seama mulți – și vor pune, în schimb, mai mult accent pe securitate, reziliență și „localizare” – și pe crearea de locuri de muncă locale. Producția „Just in time” (În timp util) și gestionarea stocurilor vor face loc pentru „să fim siguri că”. Automatizarea și producția 3D vor facilita această reechilibrare în economia mondială.

Nicăieri nu se vor vedea aceste divizări mai clar decât în prăpastia dintre cele două țări de care depinde ordinea mondială, mai mult decât de oricine altcineva. Statele Unite și China nu sunt deconectate. În ciuda dezacordurilor tot mai mari, legături extinse continuă să mențină legătura dintre ele; împărtășesc puncte comune și interese reciproce, inclusiv într-o economie globală în ascensiune și pentru evitarea conflictelor. Dar sunt din ce în ce mai mult în dezacord. Legăturile sunt supuse unei tensiuni din ce în ce mai mari, iar prăpastia crește tot mai adânc. Rezultatul ar putea fi, pentru a-l parafraza pe Deng Xiaoping, „o planetă, două sisteme” când vine vorba de tehnologie, internet, finanțe și relații

comerciale. „Consensul OMC“ a făcut loc „unei mari competiții pentru putere“ și unei neîncrederi crescânde, precum și unei „rivalități strategice“ și unei curse a înarmării de înaltă tehnologie. Toate acestea duc spre un nou război rece. Această polarizare și riscurile care o însoțesc, inclusiv Capcana lui Tucidide, vor fi un factor fundamental în politica mondială în anii următori. Cu cât pozițiile generale sunt mai înrădăcinate, cu atât problemele specifice sunt mai dificil de rezolvat. Această ciocnire va împiedica funcționarea economiei globale și, într-adevăr, va contribui la fragmentarea acesteia.

Ciocnirea creează tot mai multe dileme pentru numeroase alte țări, care sunt foarte conectate atât cu Statele Unite, cât și cu China, dar vor simți o presiune crescândă pentru a se alinia de o parte sau alta. În Războiul Rece sovieto-american, Uniunea Sovietică era un jucător minor în economia globală. În schimb, China este adânc înrădăcinată și este, într-adevăr, unul dintre pilonii fundamentali ai economiei mondiale actuale. În vara lui 2020, pe măsură ce tensiunile s-au intensificat între Statele Unite și China, Lee Hsien Loong, prim-ministrul din Singapore, profund îngrijorat, a avertizat că națiunile din Asia-Pacific „trebuie să evite să fie prinse la mijloc sau să fie forțate să facă alegeri neplăcute“. După cum a afirmat un înalt oficial al unei țări din G20: „Când Statele Unite și China se ceartă, restul lumii suferă“.²

Energia – în special petrolul și gazul – va continua să fie o parte integrantă a noii geopolitici în lumea postcoronavirus. Revoluția sisturilor a schimbat atât economia americană, cât și poziția Americii în lume. Noua ordine petrolieră este dominată, datorită amplitudinii lor, de cei Trei Mari – Statele Unite, Rusia și Arabia Saudită. În primăvara lui 2020, o prăbușire a pieței cum nu s-a mai văzut le-a adus împreună. Dar interesele lor se vor despărți probabil din nou, pe măsură ce piețele și propriile poziții se schimbă și pe măsură ce schimbările climatice revin în prim-plan.

Pentru Rusia, petrolul și gazul vor rămâne primordiale pentru eforturile sale de a se afirma ca o mare putere, pentru relațiile sale cu Europa, lupta pentru Ucraina și alinierea sa cu China. Economia chineză nu va crește la fel de repede ca în trecut, dar va crește pe o bază economică mult mai mare și cantități de energie tot mai mari vor fi necesare pentru a asigura această creștere. Acesta este motivul pentru care energia este un element-cheie pentru China atât în Marea Chinei de Sud – pe care unii o văd drept „nenorocirea“ pe cale să se întâmple –, cât și în dorința de a reechilibra economia mondială. Petrolul și, mai recent, gazul natural vor rămâne, evident, esențiale pentru viitorul Orientului Mijlociu – perspectivele sale economice, rivalitățile pentru supremația regională, putere, date demografice, stabilitate și relațiile regiunii cu restul lumii. Dar, în mod ironic, tocmai datorită

acestei centralități – și dependențe – este absolut necesar ca petrolul și gazul să nu mai joace rolul central pentru viitorul regiunii.

Deși riscurile geopolitice perene și uneori neprevăzute care afectează petrolul se vor menține, acestea vor fi temperate de mai mulți factori. Chiar dacă numărul vehiculelor de până acum este mic, emergența energiei electrice drept concurent în transporturi și posibilitățile tehnologiei auto oferă o alternativă la transportul alimentat de petrol și la dominația incontestabilă a acestuia. Impactul va fi sporit pe măsură ce producătorii auto vor încerca să-și îndeplinească promisiunile de a-și electrifica noile flote auto, susținute de guvernele care promovează redresarea economică din perspectivă ecologică. Prosperitatea deblocată de revoluția șisturilor din America de Nord, susținută de nisipurile bituminoase din Canada și de noi producții în altă parte, oferă o semnificativă amortizare de siguranță împotriva întreruperilor de aprovizionare. În cea mai mare parte, energia eoliană și cea solară concurează cu gazul natural și cu cărbunele pentru a genera electricitate, nu cu petrolul pentru transport. Cu toate acestea, scăderea dramatică a costurilor energiei eoliene și solare – împreună cu scara lor în creștere rapidă – schimbă echilibrul în mixul energetic global, pe măsură ce, în același timp, lumea devine mai electrificată. Criza coronavirusului a demonstrat gradul în care digitalizarea a devenit un concurent al transporturilor, folosind electroni pentru a conecta oamenii mai degrabă decât molecule pentru a-i deplasa.

Toate cele de mai sus fac parte, de fapt, din următoarea tranziție energetică – efortul de a se îndepărta de petrol, gaze și cărbune, produsele din materialul organic îngropat cu multe milioane de ani în urmă. Motivul principal astăzi nu este securitatea energetică, ca în ultimele decenii, ci schimbările climatice și mobilizarea privind acestea, în special în rândul persoanelor mai tinere. Pentru China, astăzi al doilea cel mai mare consumator de energie din lume, și India, al treilea, resorturile sunt, de asemenea, poluarea și dependența de importurile de petrol și gaze. În același timp, pentru aceste două țări asigurarea aprovizionării cu energie, inclusiv petrol și gaze naturale, este totuși esențială pentru alimentarea creșterii economice de care au nevoie pentru a crește veniturile populației și pentru a reduce poluarea.

Va accelera criza COVID-19 o tranziție energetică sau o va încetini? Unii pledează pentru „o redresare ecologică”, susținută de cheltuieli guvernamentale în favoarea „infrastructurii ecologice” și de un sprijin financiar mai mare pentru energiile regenerabile și vehiculele electrice, precum și pentru restricții din ce în ce mai mari pentru motoarele cu ardere internă și o „realocare a

capitalului“ impusă de guverne. Pentru guvernele locale, „redresarea ecologică“ și aerul mai curat devin argumentul pentru restricțiile impuse autovehiculelor cu motor cu ardere internă și autovehiculelor de toate tipurile, închiderea drumurilor pentru circulația auto și creșterea numărului de benzi pentru biciclete și a pasajelor pietonale.

Cu toate acestea, conceptul de cale rapidă către o tranziție energetică la scară mare se confruntă cu obstacole majore – amploarea sistemului energetic care susține economia mondială, nevoia de fiabilitate, cererea de resurse minerale pentru surse regenerabile precum și perturbările și conflictele care ar rezulta din viteza crescută a schimbărilor. Pe lângă toate acestea se află costul ridicat al unei tranziții rapide și întrebarea cu privire la cine plătește pentru asta – mai ales având în vedere sumele uimitoare ale datoriilor pe care guvernele le-au acumulat în 2020 pentru a combate consecințele economice și asupra sănătății ale coronavirusului. În primăvara lui 2020, estimările bazate pe analiza OECD au indicat faptul că membrii săi, țările dezvoltate, au acumulat deja o datorie suplimentară de 17 trilioane de dolari pentru a face față crizei COVID-19.³ Miniștrii pentru mediu pot încerca să-și promoveze agresiv agenda, dar vor trebui să se confrunte cu miniștrii de finanțe, care își fac griji pentru bugete și deficite și cu nevoia primară de a vindeca rănilor economice, de a promova redresarea și de a readuce oamenii la muncă. Pe scurt, pentru următoarele decenii, aprovizionarea lumii cu energie va proveni dintr-un sistem mixt, unul de rivalitate și de concurență între opțiuni energetice.

În acest sistem, petrolul își va menține o poziție predominantă ca marfă globală, în continuare combustibilul principal care face lumea să se învârtă. Unii pur și simplu nu vor dori să audă asta. Dar se bazează pe realitatea tuturor investițiilor deja realizate, termene de execuții pentru noi investiții și inovații, lanțuri de aprovizionare, rolul central în transporturi, nevoia de materiale plastice de la elementele constitutive ale lumii moderne până la sălile de operații ale spitalelor și modul în care este organizată lumea fizică. Drept urmare, petrolul – împreună cu gazul natural, care este și el o marfă globală acum – nu numai că va continua să joace un rol important în economia mondială, dar va fi, de asemenea, central în dezbaterile despre mediu și schimbările climatice și cu siguranță în strategiile națiunilor și în disputa dintre ele.

Cât de repede se schimbă mixul va fi determinat, desigur, nu numai de politică și de politici, ci și de tehnologie și de inovație, care au fost ingredientele tranzițiilor energetice de când Abraham Darby și-a deschis furnalul, în 1709. Asta înseamnă capacitatea de a trece de la idee și invenție la tehnologii și inovație și, în cele din

urmă, pe piață. Acest lucru nu se întâmplă neapărat într-un ritm alert – energia nu este software. La urma urmei, bateria cu litiu a fost inventată la mijlocul anilor 1970, dar a durat mai mult de trei decenii înainte de a începe să alimenteze mașinile. Industriile moderne ale energiei solare fotovoltaice și a celei eoliene au apărut la începutul anilor 1970, dar nu au început să se dezvolte decât după 2010. Cu toate acestea, ritmul inovației se accelerează, la fel și accentul, parțial datorită agendei privind schimbările climatice și sprijinului guvernului, în parte datorită deciziilor investitorilor, în parte, colaborării diferitelor tipuri de companii și inovatori și, în parte, convergenței tehnologiilor și capacităților – de la materiale digitale la materiale noi, inteligență artificială și învățare automată, la modele de afaceri și multe altele. Calendarul evenimentelor va depinde, de asemenea, de talentul implicat, de resursele financiare care susțin acea muncă, angajamentul, hotărârea și sursa creativității pe care să se bazeze. Acestea vor conduce la noile tehnologii, perturbatoare sau de altă natură, care vor modela noua hartă a energiei și a geopoliticii.

Dar harta ne asigură cu greu o linie dreaptă, deoarece întreruperile vor redirecționa inevitabil traiectoria cu o anumită frecvență. Revoluția șisturilor nu a fost anticipată, nici criza financiară din 2008, nici Primăvara Arabă și accidentul nuclear de la Fukushima, în 2011, nici renașterea mașinii electrice, nici scăderea costurilor energiei solare, nici un virus extrem de contagios de la lilieci care a dus la o pandemie și la o perioadă întunecată din punct de vedere economic, nici la proteste masive în 2020 în Statele Unite, care aveau să zguduie politica americană.

Cu toate acestea, există unele perturbări pe care le putem anticipa, le putem vedea într-adevăr clar, chiar dacă nu putem schița rutele precise pe care ne vor duce de aici înainte. Luptele legate de schimbările climatice vor fi una dintre ele. Dar la fel va fi și ciocnirea națiunilor, în această eră a tensiunilor în creștere și a unei ordini globale fragmentate.

EPILOG

ZERO NET

Joe Biden nu a pierdut nici un moment. Trecuseră doar câteva ore de la depunerea jurământului în funcția de președinte al Statelor Unite pe 20 ianuarie 2021. Stând prima dată la masa din Biroul Oval, președintele a semnat un ordin executiv cum că se va respecta promisiunea, a adăugat el, în ceea ce privește „angajamentul pe care mi l-am luat de a ne alătura Acordului de la Paris începând de astăzi“. Prin acest gest a arătat că schimbările climatice vor fi, fără nici o urmă de îndoială, una dintre prioritățile principale ale administrației sale, după cum promisese. Fostul secretar de stat John Kerry a fost numit trimis special al SUA pentru schimbări climatice, cu sarcina de a negocia următoarea etapă a unui pact global; Gina McCarthy, fost șef al Agenției pentru Protecția Mediului, a fost desemnată să conducă politica internă în domeniul schimbărilor climatice de la Casa Albă; și fiecărui secretar de cabinet i s-a atribuit un mandat referitor la schimbările climatice.

Noua administrație și-a făcut clar cunoscute obiectivele – decarbonizarea energiei electrice până în 2035 și apoi atingerea, până în 2050, a obiectivului cel mai important pentru Statele Unite – nivelul zero net de emisii de carbon, cunoscut și sub denumirea de „neutralitatea carbonului“. Alte țări erau deja de acord cu acesta. Franța, Regatul Unit și Comisia Europeană adoptaseră deja din 2019 obiectivul neutralității carbonului, iar prim-ministrul Boris Johnson a promis ulterior că va transforma Marea Britanie în „Arabia Saudită a energiei eoliene“. În Asia, atât Coreea de Sud, cât și Japonia au adoptat obiective pentru 2050. Dar cel mai important angajament dintre toate, datorită amplitudinii emisiilor sale, a fost cel al Chinei. La Adunarea Generală a Organizației Națiunilor Unite din septembrie 2020, președintele Xi Jinping a anunțat că și China face „pași decisivi“ în direcția emisiilor zero net. A adăugat însă o avertizare – obiectivul să fie atins până în 2060. China, care produce aproximativ 30% din emisiile antropice de dioxid de carbon, va avea nevoie de mai mult timp pentru a-și reorienta economia bazată pe cărbune.

Angajamentele se adunau. Până în primăvara lui 2021, peste 70% din totalul emisiilor mondiale de CO₂ – și 80% din PIB-ul

mondial – erau sub auspiciile obiectivului de emisii zero net.

Pentru a accelera decarbonizarea – și a marca revenirea Statelor Unite în Acordul de la Paris – în aprilie 2021, Biden a găzduit un summit virtual al liderilor mondiali privind schimbările climatice, în cursul căruia a promis să reducă emisiile SUA cu cel puțin 50% până în 2030, față de nivelul de referință din 2005. Acest lucru ar urma să fie un salt foarte mare față de 2019, când emisiile scăzuseră cu 13%, în mare parte datorită înlocuirii cărbunelui cu gazele naturale în producția de energie electrică. Atingerea unui astfel de obiectiv ar presupune, după cum scria *New York Times*, „o transformare drastică a societății americane“, care nu ar putea fi realizată doar de „forțele pieței“.¹ Ar fi nevoie de o intervenție mai amplă din partea guvernului în întreaga economie prin intermediul unor reglementări, subvenții, stimulente, penalități, direcționarea investițiilor private – și sume foarte mari de bani de la guvern. Ca un exemplu, pachetul de infrastructură propus de administrație de 2,3 trilioane de dolari a alocat cu 50% mai mulți bani pentru promovarea vehiculelor electrice decât pentru drumuri, poduri, porturi și căi navigabile. În timp ce președintele Chinei, Xi Jinping, și-a reiterat obiectivul pentru 2060 la summit, el a respins criticile privind emisiile Chinei, spunând că țările dezvoltate au responsabilitatea de a „intensifica ambițiile și acțiunea privind schimbările climatice“, ceea ce ar compensa emisiile produse de țara sa în timpul propriei industrializări.²

„Emisii zero net de carbon“ a ajuns să fie ținta globală pentru îndeplinirea obiectivului de la Paris de a împiedica creșterea temperaturii cu mai mult de 2 °C (sau mai bine 1,5 grade) peste nivelurile preindustriale. În anii de după acordul din 2015, „alinieră cu Acordul de la Paris“ nu mai intră doar în sfera de competență a guvernelor. Societățile financiare, cu active însumând multe zeci de miliarde de dolari, au adăugat „risc climatic“ filtrelor prin care iau decizii privind investițiile și împrumuturile. Peste 30 de bănci centrale au acordat un statut mai important „schimbărilor climatice“ în mandatele lor. „Prezentarea de informații privind schimbările climatice“ – cu scopul de a demonstra modul în care strategiile companiei sunt în concordanță cu obiectivul de la Paris – a devenit o cerință de raportare a companiei. Toate acestea s-au concentrat din ce în ce mai mult asupra Conferinței de la Glasgow – Conferința ONU privind schimbările climatice (COP26), cel mai important forum de la Acordul de la Paris din 2015. Obiectivul primordial al Conferinței de la Glasgow este de a transpune aspirațiile în „acțiune climatică“ – legi, reglementări și investiții, pentru a accelera reducerea emisiilor – pentru a ajunge la neutralitatea carbonului (eliminarea emisiilor de CO₂) și pentru a stabili oficial 1,5 grade punctul de referință. Nu 2 grade.

Pentru a grăbi neutralitatea carbonului la nivel global și a-și proteja propriile industrii, Uniunea Europeană a dezvoltat un „mecanism de ajustare la frontieră a emisiilor de carbon“. În esență, acest lucru înseamnă tarife legate de emisiile de carbon pentru mărfurile provenite din țări care nu au aceeași „ambție“ ca Europa – adică, nu au aceleași standarde dure pe care UE le impune propriilor companii care generează emisii de dioxid de carbon. Este de așteptat ca acest lucru să ducă la litigii cu partenerii comerciali europeni și să fie contestat în Organizația Mondială a Comerțului.³

O diferență izbitoare între Europa și Statele Unite poate fi observată în ceea ce privește gradul de consens. În cea mai mare parte a Europei sunt adoptate politici puternice privind schimbările climatice de către întregul spectru politic. În schimb, în Statele Unite există în continuare dezacorduri cu privire la politici, știință și cheltuieli guvernamentale.⁴

Până acum a devenit clar „cât anume“ în ceea ce privește tranziția energetică – emisii zero net. Dar ce nu se știe cu exactitate este „cum“ ajungem la neutralitatea emisiilor de carbon într-o economie globală care se bazează în prezent pe combustibili fosili pentru 80% din energia sa.⁵ Este marea problemă care va fi pe agenda globală în anii următori.

Problema este complicată și mai mult de diferitele definiții ale tranziției energetice. Pentru unii, înseamnă o energie care nu se bazează deloc pe carbon. Pentru alții înseamnă captarea, reducerea și compensarea carbonului. O țară bogată din nordul Europei are mult mai multă flexibilitate decât o țară în curs de dezvoltare – și bogăție – pentru a-și urmări ambițiile. India, cu o populație foarte numeroasă și tânără, va deveni din ce în ce mai mult unul dintre principalele motoare ale economiei globale. Dar, cu sute de milioane de oameni în sărăcie, țara este nevoită să urmeze căi multiple de tranziție energetică – obiective foarte ambițioase pentru energia eoliană și solară, dar și combustibili pentru gătit folosiți de oamenii din sate, ca alternativă pentru materialul lemnos și deșeuri și un sistem extins de gaze naturale pentru a reduce poluarea. După cum spunea prim-ministrul Narendra Modi, este nevoie „să gândim atât logic, cât și ecologic“.⁶

Este remarcabil însuși faptul că atâtea națiuni au acceptat de bunăvoie un concept atât de important și atât de ambițios precum neutralitatea carbonului. Este cu atât mai remarcabil cu cât o mare parte din toate acestea au fost realizate în timpul pandemiei de COVID-19, caracterizată de carantina în masă și de o activitate economică suprimată. Dar apoi s-a mai întâmplat ceva care a fost, de asemenea, remarcabil. Timpul necesar pentru dezvoltarea

vaccinului a scăzut de la perioada obișnuită de cinci până la zece ani la mai puțin de un an. „Dacă amenințarea era suficient de mare, viteza era tot ceea ce conta“, a spus Noubar Afeyan, cofondator al Moderna, compania care a produs unul dintre cele mai importante vaccinuri în timp record. Pandemia, a adăugat el, „a permis un salt“ tehnologic peste modurile standard de inovare.⁷ Pe măsură ce vaccinurile au ajuns la oameni, în ciuda tulpinilor de coronavirus, lumea a fost pregătită pentru o redresare economică puternică în măsură să propulseze PIB-ul global la nivelul dinainte și apoi peste nivelul lui dinaintea pandemiei, 2019.

Pe măsură ce economiile s-au redeschis, a luat sfârșit prăbușirea fără precedent a cererii de petrol din primăvara lui 2020, care determinase scăderea prețurilor petrolului spre valori negative și împinsese industria petrolieră globală spre colaps. Acordul OPEC-Plus care a rezultat și reducerile masive ale ofertei au redresat prețurile. Pe măsură ce perspectiva vaccinurilor a devenit realitate și activitatea economică și-a revenit, cererea de petrol a crescut, ridicând prețurile petrolului la un nivel care să permită noi investiții în proiecte de exploatare a petrolului și gazelor.

Exploatarea șisturilor din Statele Unite a fost deosebit de afectată. Dar, odată cu redresarea prețurilor, aceasta s-a stabilizat, iar companiile au apelat la fuziuni și la extindere ca modalități de reducere a costurilor și de asigurare a competitivității. A doua revoluție a șisturilor a continuat, de asemenea, pe măsură ce companiile au încercat să își onoreze angajamentul conform căruia urmau să gestioneze fluxul de numerar și să restituie banii investitorilor. Producția de petrol din SUA, care în februarie 2020 atinsese un maxim de 13 milioane de barili pe zi – de două ori și jumătate față de cea din 2008 –, a scăzut la aproximativ 11 milioane de barili pe zi până la sfârșitul acelui an. Și totuși Statele Unite au rămas în continuare cel mai mare producător de petrol din lume.

Mai mult, ceva de o importanță deosebită, dar care a trecut aproape neobservat a avut loc la sfârșitul anului. Pentru prima dată în 72 de ani – de când acel vas cu petrol din Orientul Mijlociu navigase către SUA în 1948 – Statele Unite erau, la valoarea netă, independente din punct de vedere energetic. În 2008, Statele Unite au cheltuit aproape 400 de miliarde de dolari pentru importurile de petrol. În 2020 această sumă a fost zero, ceea ce înseamnă că sute de miliarde de dolari au rămas în economia SUA în fiecare an.

Dar cu administrația Biden atât de concentrată asupra schimbărilor climatice, șisturile nu erau considerate un atu național. Într-adevăr, Biden fusese unul dintre puținii candidați din alegerile primare din Partidul Democrat care nu doreau să „interzică fracturarea hidrolică“. În timpul campaniei din toamna lui 2020 a făcut tot posibilul pentru a-și transmite mesajul: „Nu voi interzice fracturarea. Repet, nu voi interzice fracturarea.“ A spus-o

în Pennsylvania, stat care beneficia de pe urma revoluției șisturilor. Ce nu se spunea era însă că interzicerea fracturării – chiar dacă guvernul federal avea puterea de a impune acest lucru – ar fi însemnat în realitate o politică a „importului de petrol“, deoarece, oricare ar fi sursa, aproape toate cele 280 de milioane de mașini din Statele Unite ar avea nevoie de benzină pentru a putea circula. Mai mult, în anii precedenți, ca fost membru al Comitetului pentru relații externe al Senatului și cândva președinte al acestuia, Biden avertizase împotriva „costurilor pentru politica noastră externă“ a „dependenței noastre“ de petrolul importat.⁸ Șisturile erau răspunsul la îngrijorarea sa.

Totuși, după preluarea mandatului, Biden a impus blocarea concesionării de zăcămintele de petrol și gaze naturale pe terenurile federale, în așteptarea „evaluării“ impactului climatic. Guvernul federal deține o mare parte din Statele Unite – 46% din teritoriul celor 11 state vestice și 61% din Alaska, dar cea mai mare parte nu reprezintă potențiale resurse de petrol și de gaze naturale. Principalul impact al acestei blocări a fost asupra bazinului Permian din New Mexico (aproximativ o treime din veniturile guvernului statului provin din petrol și gaze), în Alaska și în apele offshore – dintre care ultima regiune produce aproape două milioane de barili pe zi, echivalent cu producția Nigeriei.

Efectele colapsului din 2020 provocat de pandemie vor continua să fie resimțite de industria globală. Prăbușirea prețurilor a forțat o reducere atât a bugetelor, cât și a investițiilor în noi surse. În plus, industria globală a petrolului și a gazelor trebuie să se adapteze în același timp la o lume care țintește către emisii zero net. Unele caracteristici sunt comune în majoritatea companiilor mari. Acestea se concentrează asupra reducerii emisiilor de dioxid de carbon și de metan din activitățile lor și pun un accent sporit pe inovație, aplicații digitale, noi tehnologii și investiții de capital de risc pentru întreprinderi. În general, aceștia își mențin angajamentul de a extinde GNL drept combustibil cu un nivel redus de carbon, care poate înlocui cărbunele în producția de energie electrică, în principal în Asia. (Multe dintre companiile naționale importante din industria petrolului se îndreaptă în aceleași direcții.)

Dar diferă în multe aspecte cruciale ale strategiilor lor generale. Unele își dublează eficiența în activități și dezvoltă afaceri cu emisii reduse de carbon și de gestionare a emisiilor. Altele fac schimbări mai dramatice. Ca răspuns la reglementările guvernamentale, presiunea investitorilor și cererile „societății“, aceste companii caută să implementeze schimbări în identitatea propriilor companii. Aceasta reprezintă trecerea de la IOC (international oil companies) – „companii petroliere internaționale“ – la IEC

(integrated energy companies) – „companii energetice integrate“. În primul rând, înseamnă îndreptarea spre afaceri din sectorul energiei electrice în mai multe moduri – în calitate de producători și de comercianți și chiar de furnizori cu amănuntul, ca producători de energie eoliană și solară, ca proprietari de companii de panouri solare și de baterii și ca distribuitori de stații de încărcare pentru vehicule electrice. Unii se implică în energia eoliană offshore, valorificându-și capacitățile din activitățile petroliere și de gaze naturale offshore. Unii spun că își propun să-și asume „responsabilitatea“ nu numai pentru propriile emisii, ci și pentru cele ale clienților lor – de exemplu, emisiile provenite de la țevile de eșapament și centralele electrice –, acestea se numesc emisii din „domeniul 3“. Deși variază în ceea ce privește nivelurile proiectate de investiții viitoare în producția de petrol și gaze, „companiile energetice integrate“ recunosc că vor avea nevoie de venituri din petrol și gaze pentru a-și finanța trecerea pe scară largă către electricitate și noi tehnologii.

O persoană care are o perspectivă deosebită asupra acestei tranziții a companiilor petroliere spre energia electrică este Ignacio Galán. Când Galán a devenit director executiv al Iberdrola, în 2001, o companie spaniolă de utilități furnizoare de energie electrică, aceasta se baza pe cărbune, pe energie nucleară și hidroelectrică. El a împins compania către surse regenerabile de energie, în special eoliene, într-un moment în care energia eoliană era încă relativ scumpă și era considerată, în general, secundară. Datorită angajamentului său față de energia eoliană, Galán însuși a fost uneori considerat în unele cercuri de companii energetice drept un don Quijote modern, care se luptă cu morile de vânt. „Nu mulți credeau că ceea ce facem avea vreun sens“, și-a amintit el. „Mulți s-au opus.“ Astăzi însă, Galán poate privi cu oarecare amuzament tranziția companiilor petroliere către energia electrică. Căci Iberdrola este o companie importantă în domeniul energiei regenerabile, cu operațiuni pe patru continente. Este cea mai mare companie generatoare de energie eoliană din lume în afara Chinei în ceea ce privește capacitatea și, prin filialele sale americane, al treilea mare producător de energie eoliană din Statele Unite. „Obişnuiam să considerăm companiile petroliere drept dușmanul nostru“, a spus el. „Acum devin concurenții noștri – și uneori partenerii noștri.“⁹

Scăderea costurilor energiei solare și eoliene reprezintă unul dintre fundamentele pentru obținerea emisiilor zero net. Acestea au scăzut dramatic – în cazul energiei solare cu până la 80% în ultimul deceniu; iar în cazul energiei eoliene, cu peste 50% din 2010. Aceste costuri vor continua să scadă, determinate de economiile de scară, de creșterea eficienței și de evoluția tehnologică. Pentru multe companii de utilități, energia solară și

cea eoliană au devenit opțiuni foarte competitive; pe unele piețe, cele mai competitive. Totuși acestea încă se confruntă cu provocarea reprezentată de intermitență – marile oscilații în generarea energiei atunci când soarele nu strălucește tot timpul și când vântul bate sau nu –, precum și cu disponibilitatea în perioadele de vârf pentru consum, adică pentru consumatorii casnici, pe la ora cinei. Noua frontieră pentru energia eoliană se află în larg, unde vânturile mai puternice și mai constante ar putea să facă alimentarea cu energie constantă. Cu toate acestea, este nevoie de o continuă și substanțială scădere a costurilor pentru ca offshore-ul să ajungă la scară globală.

Obiectivul zero net a dat un nou impuls – și un caracter urgent – dezvoltării inovațiilor într-o gamă largă de tehnologii. Dar, cel puțin deocamdată, trei domenii tehnologice se evidențiază în drumul către emisii zero net.

Unul este captarea carbonului. După cum am menționat în Capitolul 44, există o recunoaștere pe scară largă a faptului că neutralitatea carbonului necesită, după cum afirmă Grupul Interguvernamental ONU privind Schimbările Climatice, „emisii negative” – adică „eliminarea dioxidului de carbon”. Cifrele totale estimate ale cererii și ofertei pentru deceniile următoare nu funcționează fără acesta. În orice scenariu realist, petrolul și gazele vor rămâne componente semnificative ale mixului energetic încă trei decenii de acum înainte. Un miliard de mașini cu motoare cu ardere internă vor fi încă pe șosele în 2050 – și, dacă nu un miliard, măcar 750 de milioane. Lumea va folosi în continuare oțel, ciment și îngrășăminte, a căror producție duce la eliberarea de emisii.

O modalitate de a elimina dioxidul de carbon este de a crește „plămânii lumii” care fac parte din echilibrul natural de carbon al planetei Pământ prin „soluțiile bazate pe natură” discutate anterior în această carte. Reîmpădurirea este pentru mulți în fruntea listei. Ingineria reprezintă o altă cale – captarea și stocarea carbonului (CSC) –, colectarea dioxidului de carbon emis de instalațiile industriale și apoi transportarea acestuia prin conducte într-o locație unde poate fi izolat în subteran. În Texas se dezvoltă o instalație pentru „captarea directă a aerului” pentru a capta CO₂ direct din aer. Și continuă cu „folosirea” carbonului captat la fabricarea cimentului, de exemplu.

A doua cale este hidrogenul, acum în centrul atenției. Ar putea fi cel mai răspândit element din univers, precum și cel mai ușor, dar când vine vorba de energie, în ciuda unor tentative anterioare de mediatizare (așa cum s-a menționat în Capitolul 44), a rămas pe tușă. Acest lucru s-a schimbat. Acum a devenit noua stea a tranziției energetice. Cel puțin, posibila stea.

Până în prezent, hidrogenul a avut o piață importantă, dar limitată, în utilizările industriale. Hidrogenul are cea mai mare densitate de energie față de orice combustibil obișnuit, motiv pentru care – comprimat din starea sa gazoasă într-un lichid la -217°C – este și unul dintre principalii combustibili folosiți pentru a lansa rachetele în spațiul cosmic. Dar ajunge să fie privit în prezent de mulți drept un combustibil care va juca un rol esențial pentru a atinge ținta de emisii zero net. Hidrogenul sau combustibilii derivați din hidrogen ar putea furniza energie pentru camioanele grele și transportul maritim. Dar ar putea juca un rol mult mai important în înlocuirea gazului natural drept combustibil industrial și pentru încălzire. Hidrogenul ar putea asigura, de asemenea, stocarea energiei electrice: energia electrică din surse regenerabile ar putea fi utilizată pentru producerea hidrogenului, care ar putea fi apoi folosit drept combustibil când producția de energie eoliană și solară scade. Unele studii efectuate de Uniunea Europeană prevăd că, până în 2050, peste un sfert din necesarul de energie al UE va fi satisfăcut de hidrogen. Realizarea unui obiectiv măcar apropiat ar fi un angajament uriaș în ceea ce privește amploarea.

Două mari obstacole stau în calea îndeplinirii speranței legate de hidrogen – costurile și modalitățile. Și astfel ajungem la problema culorii și aici trebuie să ne îndreptăm spre paletă. „Hidrogenul gri“ este cel produs în mod convențional astăzi drept combustibil industrial, cel mai frecvent din gaz natural („hidrogen maro“, dacă este fabricat din cărbune în China). Dar producția convențională de hidrogen generează emisii de dioxid de carbon. Dacă este de făcut ceva în privința emisiilor, aceasta presupune captarea carbonului. Prin adăugarea acestui procedeu, hidrogenul gri este transformat în „hidrogen albastru“. Cel mai mare entuziasm este legat de „hidrogenul verde“, care ar fi produs prin utilizarea electricității pentru a diviza o moleculă de apă în molecule de hidrogen și oxigen. Ce l-ar face verde este utilizarea energiei electrice generate de vânt și de soare. Dar în prezent costul este mai mare decât cel al hidrogenului albastru – și mult mai mare decât costul hidrogenului gri convențional. Mai există o variantă – hidrogenul produs cu ajutorul energiei nucleare, cunoscut sub numele de „hidrogen galben“ sau „hidrogen roz“ și alte culori generate de alte procese de producție.

Uniunea Europeană conduce în momentul de față la nivel global utilizarea hidrogenului ca înlocuitor pentru combustibili fosili, iar strategiile și inițiativele privind hidrogenul proliferază pe tot continentul. În întreaga lume, țările și companiile cu energie electrică din abundență și cu costuri reduse sau potențial reduse încep să-și facă loc pentru a deveni exportatori de hidrogen; iar unii văd potențialul unui comerț global cu hidrogen.

În acest moment, așteptările pentru hidrogen sunt mult mai mari decât capacitatea de a-l livra în volume mari. Datorită amplitudinii implicate și a capacităților tehnologice necesare și deoarece industria energetică este obișnuită să lucreze cu hidrogenul, acesta a devenit un punct de interes pentru companiile energetice din întreaga lume. Este, de asemenea, de mare interes pentru guvernele care își dau seama că au nevoie de o resursă la scară mare care să nu fie intermitentă. Prin urmare, se vor investi tot mai multe eforturi în producerea de hidrogen, cu speranța de a transforma cel mai ușor element al lumii într-un jucător foarte important în aprovizionarea cu energie la nivel mondial până în 2050.

Bateriile și stocarea energiei electrice reprezintă a treia zonă tehnologică. Trecerea la vehiculele electrice și creșterea rapidă a generării de energie din surse regenerabile intermitente fac din îmbunătățirea bateriilor, precum și extinderea lanțurilor de aprovizionare și a producției, o prioritate strategică.

Cea mai mare parte din creștere se va datora mașinilor, deoarece producătorii auto își îndreaptă atenția către cele electrice. China, împinsă de guvern, este cea mai mare piață de mașini electrice din lume. California a interzis vânzarea de mașini pe benzină pe teritoriul său după 2035, iar Marea Britanie țintește spre 2030. La o săptămână după ce președintele Biden a semnat ordinul executiv privind schimbările climatice, directorul executiv al General Motors, Mary Barra, a anunțat dorința companiei de a renunța la benzină și de a produce numai mașini electrice începând cu 2035. GM are deja Bolt și un Cadillac electric care urmează să apară. Compania Ford a lansat o versiune electrică a modelului F-150, cel mai bine vândut model de camionetă de aproape jumătate de secol. Alte companii își fac cunoscute propriile obiective. Volvo se angajează să producă doar mașini electrice până în 2030. Trecerea, a declarat directorul general al Volvo, Håkan Samuelsson, are la bază „așteptarea că atât legislația, dar și o extindere rapidă a unei infrastructuri accesibile de încărcare de înaltă calitate vor determina consumatorii să accepte mai rapid mașinile complet electrice“. Unul dintre colegii săi a adăugat: „Este nevoie de încredere și de asumarea unor riscuri pentru ca acest drum să fie viabil“.¹⁰

Costul bateriilor litiu-ion (Li-ion) a scăzut dramatic în ultimii ani, deoarece a crescut producția. Dar scăderea continuă a costurilor și îmbunătățirea tehnologiei este crucială pentru ca mașinile electrice să concureze cu mașinile pe benzină din punctul de vedere al funcționalității și al costurilor fără subvenții. Acesta este și cazul combinației de surse regenerabile, „hibrid“ cum mai este cunoscută, și a bateriilor cu stocare pe o durată mai lungă pentru a concura cu energia produsă de sursele convenționale.

Acest aspect va presupune nu numai îmbunătățirea bateriilor actuale, ci și dezvoltarea de noi tehnologii de baterii.

Mai apare încă o problemă importantă legată de baterii – eliminarea lor. Ce facem cu numărul tot mai mare de baterii, cu materialele toxice pe care le conțin, care vor ajunge la sfârșitul perioadei de valabilitate în anii următori? Pentru a soluționa aceasta problemă, vor trebui montate cât mai repede instalații de reciclare împreună cu inovații pentru a îmbunătăți ratele și costurile de recuperare; iar pentru stabilirea unui lanț de aprovizionare circular vor apărea politici și reglementări.

Creșterea la această scară stârnește în prezent tot mai multă neliniște și îngrijorare cu privire la lanțurile de aprovizionare cu baterii și, într-un sens mai larg, la mineralele esențiale și geopolitica din jurul lor. Cererea de cupru și de metale esențiale utilizate la bateriile Li-ion, pe lângă litiu – cum ar fi nichelul, manganul și cobaltul – va crește brusc. Cererea de cupru va crește odată cu modernizarea și extinderea sistemelor de transmisie a energiei electrice. Poate capacitatea de a extrage și de a rafina metalele ține pasul? Există, de asemenea, îngrijorări cu privire la minerit și la condițiile de muncă în unele țări, dar și în legătură cu posibilitatea ca producția de baterii să concureze cu alte industrii pentru materii prime. Iar dacă țările vor considera aceste materii prime esențiale, va crește oare concurența între ele?

O țară este deja în frunte. China a acționat rapid pentru a ocupa o poziție de lider în domeniul producției de baterii. Găzduiește peste 80% din capacitatea globală de producție a bateriilor. Dar asocierea dintre creșterea ridicată și dependența de importurile din China au determinat administrația Biden să se concentreze asupra „riscurilor din lanțul de aprovizionare pentru bateriile de mare capacitate, inclusiv bateriile pentru vehicule electrice” și să promoveze creșterea capacității de producție în Statele Unite ca prioritate strategică. Apelul cunoscut pentru „securitatea energetică” a fost înlocuit cu apelul pentru „securitatea bateriei”. Uniunea Europeană urmează aceeași cale cu Alianța Europeană pentru Producția de Baterii. În 2011, UE a identificat 14 „materii prime esențiale”. Până în 2020, a ridicat acest număr la 30, avertizând între timp că „accesul la resurse este o chestiune strategică de securitate pentru ambiția Europei de a realiza Pactul Ecologic European”. Uniunea a menționat că 95% din pământurile rare din Europa, necesare atât pentru mașinile electrice, cât și pentru turbinele eoliene, provin din China. În timp ce 60% din cobaltul european provine din minele din Republica Democrată Congo, peste 80% din ceea ce importă, de fapt, Europa este rafinat în China. „Era unei Europe conciliante sau naive care se bazează pe

ceilalți pentru a veghea asupra intereselor sale s-a încheiat“, a spus Thierry Breton, comisarul european pentru industrie.¹¹

După ce la granița dintre India și China, în valea râului Galwan, în Himalaya, au izbucnit lupte în iunie 2020, guvernul prim-ministrului Narendra Modi și-a intensificat eforturile pentru a reduce dependența Indiei de lanțurile de aprovizionare chineze. El a mers mai departe, solicitând companiilor internaționale să-și reorienteze lanțurile de aprovizionare către India. „Lanțurile globale de aprovizionare nu ar trebui să se bazeze numai pe costuri“, a spus el. „Acestea ar trebui să se bazeze și pe încredere.“¹²

La rândul său, China își reorganizează propriile lanțuri de aprovizionare ca parte a strategiei sale economice de „dublă circulație“, lansând o campanie în special pentru a-și reduce dependența de tehnologiile înalte și alte importuri esențiale din Statele Unite și, pentru a deveni, în schimb, mai autonomă.

Când vine vorba de mineralele necesare tranziției energetice, provocarea supremă a fost identificată de Agenția Internațională pentru Energie (AIE) – și anume obiectivul zero net din 2050 va „supraîncărca cererea de minerale esențiale“ pe măsură ce lumea trece de la un „sistem energetic cu consum mare de combustibil la unul bazat pe minerale“. Ceea ce va duce probabil la blocaje, deficite și creșteri bruște ale prețurilor. Un vehicul electric utilizează de șase ori mai multe minerale decât o mașină convențională; o turbină eoliană, de nouă ori mai multe minerale decât o uzină alimentată cu gaz. Cererea de minerale va crește – de litium cu până la 4 300%, de cobalt și nichel cu până la 2 500%. Acest lucru, spune AIE, indică un potențial deficit ridicat – durează de obicei mai mult de 16 ani de la descoperirea inițială a unei mine până la prima producție. Mai mult, concentrația în ceea ce privește țările producătoare este mult mai mare pentru minerale decât pentru petrol. Primii trei producători de petrol din lume sunt responsabili pentru aproximativ 30% din producția totală de produse lichide. Pentru litium, primele trei controlează peste 80% din aprovizionare; China controlează 60% din producția de pământuri rare necesare pentru turbinele eoliene; Republica Democrată Congo, 70% din cobaltul necesar pentru bateriile vehiculelor electrice.¹³

Această expansiune a cererii de minerale va atrage după sine o creștere foarte mare a exploatării miniere, care, observă AIE, va spori foarte mult emisiile, dar va aduce și provocări sociale și de mediu. Printre acestea se vor număra o creștere a cererii pentru resurse limitate de apă, amenințări la adresa biodiversității, impactul asupra utilizării terenurilor și a comunităților locale și cantități tot mai mari de deșeuri și de produse reziduale din procesul minier. Mai mult, peste un milion de copii lucrează în

minerit, mulți în așa-numitele mine „artizanale“, care, în ciuda denumirii de „artizanal“, înseamnă mine de subzistență în țările în curs de dezvoltare, săpate manual și care depind de munca manuală grea.

În ansamblu, campania pentru atingerea emisiilor zero net de dioxid de carbon până în 2050 a fost supusă unei lovituri. La sfârșitul lui 2020, AIE a avertizat că investițiile în industria petrolieră și de gaze naturale, inclusiv noi exploatări, scăzuseră prea mult, erau insuficiente și trebuiau să se intensifice pentru a evita întreruperi și „criza de aprovizionare“. Cu toate acestea, în mai puțin de șase luni, în mai 2021, AIE și-a schimbat retorica. A cerut încetarea tuturor investițiilor noi în sectorul petrolului și gazelor naturale „începând de astăzi“, pentru a atinge obiectivele din 2050.

Aceasta a fost o schimbare uimitoare față de ceea ce fusese poziția sa bine stabilită. În același raport, AIE a solicitat și sfârșitul producției de energie electrică pe bază de cărbune până în 2040, la aproximativ 19 ani distanță, ceea ce ar avea un impact major asupra Chinei, Indiei și altor țări asiatice. Acest fapt a primit însă mult mai puțină atenție, eclipsat de accentul pus pe schimbarea la 180 de grade în privința petrolului și gazului. Australia și Norvegia s-au opus rapid noii poziții a AIE, la fel și Japonia, care în mod tradițional era un membru marcant al AIE. Un înalt oficial japonez s-a exprimat într-un mod diplomatic. O astfel de politică, a spus el, „nu este neapărat în conformitate cu politica guvernului japonez“.¹⁴

Administrația Biden a adoptat noua poziție a AIE. Biden a emis aproape imediat un nou ordin executiv prin care propunea să autorizeze agențiile federale să dirijeze fluxul majorității investițiilor energetice din Statele Unite. „Riscul financiar legat de schimbările climatice“, se spunea în ordin, va deveni un criteriu major de reglementare pentru evaluarea temeiniciei împrumuturilor și a investițiilor, fie de către bănci și alte instituții financiare, fie de către fondurile de pensii. Agențiile guvernamentale vor fi în continuare însărcinate să depisteze riscurile „ascunse“ ale investițiilor în domeniul energiei. Scopul general va fi să garanteze că toate împrumuturile și investițiile au respectat „producerea unor emisii de gaze cu efect de seră zero net“. „Important este că riscul climatic reprezintă un risc financiar“, a explicat un oficial de frunte al administrației.¹⁵

Pentru multe decenii, lanțurile de aprovizionare cu petrol la nivel mondial și, uneori, pentru gaze naturale au fost, bineînțeles, strâns legate de geopolitică. Dar acestea erau mai degrabă cazuri speciale și, în general, nu erau valabile pentru țesătura extrem de deasă a

lanțurilor de aprovizionare care au ajuns să caracterizeze sistemul comercial global apărut odată cu sfârșitul Războiului Rece și apoi intrarea în forță a Chinei și a Indiei în economia mondială, în 1990 și 2000. Problemele legate de lanțurile de aprovizionare aveau, în mare, legătură cu eficiența, costurile și economia, logistica, barierele comerciale, proprietatea intelectuală, tehnologia și cu simpla coordonare. Dar acest lucru s-a schimbat odată cu înlocuirea erei „consensului OMC” cu noua eră a concurenței marilor puteri și a rivalității strategice. Ciocnirea geopolitică a devenit acum implicată într-o gamă largă de lanțuri de aprovizionare și, pe o scară mai largă, cu comerțul – de la cipuri de computer și echipamente de telecomunicații la produse alimentare și medicale. Și acest lucru se dovedește adevărat și pentru noile mari lanțuri de aprovizionare care se dezvoltă pentru viitorul cu emisii zero net.

Administrația Biden încearcă să asigure o mai mare ordine și stabilitate politicilor sale față de China. Dar, în timp ce recunoaște interdependența extinsă dintre cele două țări, politicile sale își au originea în ceea ce a devenit acum viziunea generalizată conform căreia China este mai degrabă un rival și chiar un adversar decât un partener, un uzurpator al ordinii internaționale mai degrabă decât un actor important.

Acesta este mesajul Ghidului Strategic Interimar pentru Securitate Națională din 2021 al administrației Biden, care descrie China drept „singurul concurent potențial capabil să unească puterea economică, diplomatică, militară și tehnologică pentru a lansa o provocare susținută la adresa unui sistem internațional stabil și deschis”. Acesta avertizează, de asemenea, că împreună cu Rusia, China „a investit mult în eforturile menite a afecta punctele forte ale SUA și să ne împiedice să ne apărăm interesele și aliații din întreaga lume”. Secretarul de stat al SUA, Tony Blinken, a întărit acel mesaj, declarând că China „reprezintă cea mai importantă provocare ridicată de orice stat național din lume pentru Statele Unite”.¹⁶

Ghidul Strategic pentru Securitate Națională din 2021 diferă semnificativ de versiunea din 2015 a administrației Obama – cu doar șase ani mai devreme –, când Joe Biden era vicepreședinte, iar Tony Blinken era secretar de stat adjunct. „Amplarea cooperării noastre este fără precedent”, se menționa în documentul din 2015. „Statele Unite salută ascensiunea unei Chine stabile, pașnice și prospere” și perspectiva unei „relații constructive cu China”.¹⁷ Dar aceste cuvinte optimiste s-au dovedit a fi una dintre ultimele guri de oxigen ale consensului OMC, insuflate de satisfacția Acordului de la Beijing privind schimbările climatice între Obama și Xi din 2014 și în așteptarea Conferinței privind schimbările climatice de la Paris din 2015. Diferența dintre cele două documente strategice

demonstrează cât de brusc s-a schimbat fondul relațiilor internaționale în doar șase ani.

Mulți factori au remodelat atât de dramatic punctul de vedere al Washingtonului. Din punct de vedere economic, printre acești factori s-au numărat practicile comerciale, proprietatea intelectuală și tehnologia. Din punct de vedere strategic, s-au aflat Marea Chinei de Sud, presiunea asupra Taiwanului și pregătirea militară a Chinei. Din punct de vedere politic, a fost vorba despre înglobarea Hong Kongului, modul în care au fost tratați uigurii și controalele mai stricte din cauza reafirmării întâietății Partidului Comunist.

Pentru a dezvolta o abordare comună în relațiile cu China, Washingtonul încearcă să restabilească alianța transatlantică, puternic afectată în epoca lui Trump. Susține, de asemenea, „careul” – dialogul de securitate între Statele Unite, India, Japonia și Australia – care a inclus și activități precum exerciții navale comune în Golful Bengal.

Chinezii au răspuns la fel. Atât oficialitățile, cât și strategii denunță eforturile Washingtonului de a forma o coaliție indo-pacifică care să se întindă din Japonia până în India – ceea ce ei numesc o strategie de „încercuire”, un efort de a încetini China, de a împiedica dezvoltarea sa economică și de a-i zădărnici eforturile de a-și recâștiga locul potrivit în lume – de-a dreptul o întoarcere, au numit-o ei, la „Secolul umilinței”. Ei transmit că poziția politică și economică a Statelor Unite în lume se erodează și resping vehement ceea ce numesc amestec în afacerile interne ale Chinei și o agresiune la adresa suveranității sale. Ministrul de externe Wang Yi a denunțat ceea ce el a numit „încercarea SUA de a suprima China și de a începe un nou război rece”.

Președintele Xi Jinping, la Forumul Economic Mondial, a avertizat, într-un limbaj clar direcționat către Statele Unite, împotriva „unilateralismului” și a încercării „de a impune o ierarhie în civilizația umană sau de a impune propria istorie, cultură și sistem social asupra altora” și că un nou „război rece” ori „război comercial sau tehnologic” sau „decuplarea, întreruperea aprovizionării ori sancțiuni” vor „împinge lumea spre divizare sau chiar confruntare”. De asemenea, el le-a reamintit cu subînțelese celorlalte țări ce este în joc pentru ele din punct de vedere economic, dacă s-ar pune cumva rău cu Beijingul – acces la „piața imensă din China și cererea internă enormă”. Câteva luni mai târziu, vorbind la Forumul Boao, considerat de China versiunea asiatică a Davosului, președintele chinez a adăugat că „nu trebuie să lăsăm... unilateralismul urmărit de anumite țări să stabilească ritmul pentru întreaga lume”. În fața unui public autohton din nord-vestul Chinei, el a fost mai explicit. „Cea mai mare sursă de haos din lumea actuală o constituie Statele Unite”, se pare că ar fi

spus el. „Statele Unite reprezintă cea mai mare amenințare la adresa dezvoltării și securității țării noastre.”¹⁸

Tensiunile se reflectă în toate relațiile – de la restricții asupra schimburilor de studenți și expulzarea jurnaliștilor de către ambele țări până la manevre militare. În 2021, în timp ce echipa tactică a portavionului USS *Theodore Roosevelt* a navigat într-o „operațiune privind libertatea de navigație” în Marea Chinei de Sud, despre care China pretinde că i-ar aparține, bombardierele și avioanele chineze au efectuat un „atac” simulat asupra portavionului, ajungând până la a simula lansarea de rachete antinavă. Și nu a fost un lucru pe care chinezii s-au străduit să-l mascheze.

Aici este locul unde se suprapun hărțile geopolitice și energetice. Marea rivalitate între puteri va crea o serie de provocări pentru economia mondială, inclusiv o concurență sporită pentru resurse și presiuni suplimentare asupra unor lanțuri de aprovizionare din ce în ce mai tensionate pentru obiectivul emisii zero net.

În apropierea verii lui 2020 în Orientul Mijlociu, un Boeing 787 Dreamliner a aterizat pe aeroportul Ben Gurion din Israel, transportând materiale medicale COVID-19 pentru palestinieni. Dar purta și un mesaj misterios, pentru că însemnele sale nu mai fuseseră văzute până atunci în Israel – acelea ale Etihad, compania aeriană națională din Abu Dhabi, cel mai mare dintre emiratele care compun Emiratele Arabe Unite (EAU). Asta însemna că tocmai se întâmplase ceva de neconceput – un avion din unul dintre principalele state arabe din Golful Persic aterizase în Israel.

Misterul a fost brusc elucidat câteva săptămâni mai târziu cu un anunț uimitor – Israelul și EAU erau pe cale să semneze un tratat de pace și să stabilească relații diplomatice. Acest lucru a devenit cunoscut sub numele de Acordurile lui Abraham, numite după patriarhul biblic al celor trei mari credințe monoteiste din Orientul Mijlociu. EAU va fi doar a treia țară din regiune care normalizează relațiile cu Israel, alăturându-se Egiptului și Iordaniei. Acest lucru a răsturnat o așteptare de zeci de ani că orice deschidere între Israel și cea mai mare parte a lumii arabe va trebui să aștepte o soluționare a problemei israeliano-palestiniene. Acest nou acord a abordat într-o anumită măsură această problemă; acordul a împiedicat posibilitatea anexării oficiale de către Israel a unei părți din Cisiordania.

Tratatul de pace a reprezentat o redesenare dramatică a hărții politice din Orientul Mijlociu. Pe frontul diplomatic nu mai fusese nimic atât de epocal de când președintele Egiptului, Anwar Sadat, s-a deplasat la Ierusalim, în 1977, și, doi ani mai târziu, a făcut pace cu Israelul. Bahrainul, Marocul și Sudanul au urmat rapid EAU. Deși tratatul EAU–Israel fusese facilitat de administrația Trump, a durat câțiva ani până a fost elaborat. Calea fusese pregătită parțial

de încălzirea relațiilor dintre Egipt și Israel, determinată de descoperirile de gaze naturale offshore și de înființarea Forumului gazelor naturale din estul Mării Mediterane și, parțial, de exportul de gaze naturale ieftine ale Israelului către Iordania, contribuind la ameliorarea presiunii asupra finanțelor acesteia.

Ceea ce cu siguranță a adus EAU și Israelul laolaltă a fost opoziția lor comună față de Iran: ostilitatea perpetuă a acestuia și amenințarea crescândă din Orientul Mijlociu, atât în mod direct, prin puterea tot mai mare a programelor sale de înzestrare cu rachete și drone, cât și indirect, prin milițiile și aliații săi. Pentru Israel, problema era una existențială, deoarece Iranul îi negase dreptul de a exista; cât privește EAU, ceea ce vedeau era punerea în aplicare a unei strategii de încercuire de către Iran și reprezentanții acestuia. Data cea mai importantă pentru noua relație a fost însă 2015 și acordul nuclear cu Iranul, prin care sancțiunile au fost ridicate și care a fost interpretat drept o înclinare a Washingtonului către Teheran. Ulterior, cele două țări și-au intensificat relațiile de cooperare, inclusiv în domeniul serviciilor de informații.

Dar Iranul nu a fost singurul motiv pentru această deschidere. Israelul și Emiratele Arabe Unite aveau, de asemenea, aceleași îngrijorări cu privire la efortul Turciei de a-și afirma influența și vocația otomană în Orientul Mijlociu și ceea ce părea a fi alinierea sa cu Frăția Musulmană. Mai mult, relația cu Israelul va deschide ușa pentru Emiratele Arabe Unite către colaborarea în domeniul apărării militare și cibernetice de înaltă tehnologie – de care aveau nevoie în urma atacurilor cu drone ale forțelor Houthi și iraniene asupra Arabiei Saudite.

Dimensiunea economică a contat, de asemenea, în mare măsură. Deschiderea relațiilor va conecta noua economie inovatoare, de înaltă tehnologie cu Abu Dhabi, care se deplasează în aceeași direcție, și cu Dubai, deja un centru financiar global. Afacerile au explodat aproape peste noapte între ceea ce ministrul economiei din Emiratele Arabe Unite a numit „două puteri economice”. În mai puțin de un an, 15 zboruri pe zi transportau turiști din Israel către Dubai, tranzacțiile curgeau și a fost anunțată o investiție propusă de un fond suveran din Abu Dhabi în industria de gaze offshore din Israel.

Mai exista un factor – chiar Statele Unite. Mai bine să fie aliniați și astfel pregătiți pentru o nouă potențială administrație a democrațiilor care va relua probabil negocierile pe tema programului nuclear cu Iranul, ceea ce la rândul său va duce la relaxarea sancțiunilor, la sfârșitul izolării Iranului și la consolidarea poziției sale economice și strategice. O problemă și mai profundă viza însăși Statele Unite – exploatarea petrolului de sist. SUA, un stat independent din punct de vedere energetic, care nu mai este importator de petrol, ar putea să devină, în timp, mai puțin

interesat de Orientul Mijlociu și de securitatea regiunii. Mai bine pentru două dintre țările din regiune care erau printre cele mai puternice, atât din punct de vedere economic, cât și militar, să-și construiască propria arhitectură de securitate ca bastion împotriva zilei în care SUA ar putea da înapoi – sau, după cum a propus un cunoscut senator democrat, „să-și ajusteze angajamentul“ față de Orientul Mijlociu.

În zilele dinaintea investiției lui Joe Biden, s-a mai făcut un pas în regiune. Arabia Saudită a încheiat blocada Qatarului, iar Qatarul s-a angajat să coopereze mai strâns cu ceilalți membri ai Consiliului de Cooperare al Golfului. Spațiul aerian saudit s-a deschis către Qatar Airways, ceea ce însemna că avioanele lor nu mai aveau nevoie să treacă deasupra Iranului la decolări și aterizări. Arabia Saudită a permis, de asemenea, avioanelor israeliene care transportă turiști în Dubai să-i survoleze teritoriul – probabil un vestitor al mai multor schimbări viitoare.

Dar unele lucruri nu au putut fi schimbate. La șapte ani de la ultima astfel de luptă, un prim război aerian de 11 zile a izbucnit în primăvara lui 2021 între Hamas și Israel. Hamas, cu sprijinul Iranului, a lansat 4 000 de rachete asupra Israelului, dintre care majoritatea, deși nu toate, au fost interceptate de sistemul de apărare aeriană israelian Cupola de Fier (Iron Dome). Israelul a răspuns cu atacuri aeriene menite să distrugă punctele de lansare și rețeaua întinsă de tuneluri subterane care erau bastionul militar al Hamas. Conflictul, care s-a încheiat cu încă un armistițiu, a subliniat instabilitatea perpetuă din regiune.

Hărțile geofizice se schimbă foarte lent. Dar hărțile politice, tehnice și economice se pot schimba rapid, dezvăluind noi topografii care prezintă multiple provocări și care trebuie străbătute cu grijă și chibzuință. Pe un astfel de teren ne aflăm astăzi. Demersurile pentru emisii zero net în doar câteva decenii vor însemna refacerea economiei globale – și asta într-un timp remarcabil de scurt. Vor necesita investiții uriașe, vor aduce dislocări, vor contribui la poverile financiare ale guvernelor și vor impune costuri grele pentru unele părți ale economiei. În același timp, vor crea noi oportunități economice majore, vor deschide noi frontiere pentru tehnologie și inovație și vor stimula spiritul antreprenorial și creativitatea. Deși vor deschide noi căi de cooperare, vor genera, de asemenea, noi riscuri pentru conflicte. Vor crea noi tensiuni între țările dezvoltate și cele în curs de dezvoltare. Vor schimba echilibrul între națiuni și vor reordona condițiile de concurență între companii, inclusiv unele care nu există încă. Cu siguranță vor exista surprize și evoluții neașteptate. Modul în care arată noua hartă va juca un rol esențial pentru economii și pentru modul în care vor trăi oamenii, viitorul ordinii

internaționale și relațiile dintre națiuni în ceea ce a devenit o epocă atentă la competiția din ce în ce mai aprigă între marile puteri. De un lucru putem fi siguri. Apariția schimbărilor climatice drept una dintre caracteristicile definitorii ale noii hărți deschide o nouă eră în relația dintre energie și națiuni.

ANEXĂ

CELE PATRU FANTOME CARE BÂNTUIE MAREA CHINEI DE SUD

Acest eseu a apărut pentru dată în *The Atlantic*.

Marea Chinei de Sud este cea mai importantă întindere de apă pentru economia mondială – pe aici trece cel puțin o treime din comerțul global. Este, de asemenea, cea mai periculoasă întindere de apă din lume, locul în care militarii din Statele Unite și China s-ar putea ciocni cel mai ușor.

Navele de război chineze și americane au evitat cu greu mai multe incidente acolo în ultimii ani, iar armata chineză a avertizat asupra avioanelor americane care zboară deasupra ei. Cele două națiuni desfășoară exerciții navale concurente în aceleași ape. Având în vedere așa-numita „rivalitate strategică” din ce în ce mai mare între Washington și Beijing, spectrul unui „accident”, care la rândul său să declanșeze o confruntare militară mai amplă, îi preocupă pe strategii din ambele capitale.

Aceste tensiuni provin dintr-un dezacord între cele două țări cu privire la revendicarea Mării Chinei de Sud ca teritoriu chinez, un conflict ce se referă la o dispută mai profundă referitoare la suveranitatea maritimă, modul în care este decisă și drepturile fundamentale de circulație în acele ape.

Prin urmare, impasul în ceea ce privește Marea Chinei de Sud are mai multe niveluri de complexitate. Nu este vorba pur și simplu despre o întindere de apă sau o singură delimitare. După cum mi-a spus Tommy Koh, un înalt diplomat din Singapore, care a condus negocierile pentru crearea Convenției Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării: „Marea Chinei de Sud are legătură cu legea, cu puterea și cu resursele și cu istoria”.

Această istorie este bântuită în special de patru fantome, oameni de mult dispăruți, din secole trecute, ale căror umbre se întind peste Marea Chinei de Sud, moștenirile lor modelând rivalitatea din ce în ce mai mare din regiune; figuri istorice ale căror vieți și opere au conturat disputele cu privire la suveranitate și libertatea de navigație, concurența forțelor navale, precum și războiul și costurile acestuia.

Când am început să scriu *Noua hartă*, am participat la o conferință despre provocările globalizării și comerțului internațional la Colegiul Naval de Război al SUA din Newport, Rhode Island. Când mi-a venit rândul să vorbesc, în amfiteatru erau comandanți din majoritatea forțelor navale ale lumii, o pleiadă de amirali, toți strălucind în uniformele lor de gală. Printre aceștia se afla și amiralul Wu Shengli, șeful Marinei chineze la acea vreme și omul care conducea expansiunea acesteia pentru a concura cu marina americană. Marea Chinei de Sud devenise deja până în acel moment un măr al discordiei. Wu stătea în mijlocul publicului, în al cincilea sau al șaselea rând, privind întreaga sală.

Atunci am început să văd fantome: a celui mai mare navigator din China, un predecesor al lui Wu; a avocatului olandez care a redactat actul legal care stă la baza argumentului american împotriva revendicărilor Chinei; a amiralului american ale cărui scrieri au oferit o bază atât pentru dezvoltarea maritimă anterioară a Marinei americane, cât și pentru dezvoltarea actuală a Marinei chineze; și a jurnalistului britanic care a susținut că prețul conflictului era prea mare, chiar și pentru cei victorioși.

Pentru China modernă, revendicărilor privind Marea Chinei de Sud se concentrează în așa-numita „Linie a celor nouă puncte” – niște liniuțe la propriu care, pe harta chineză, îmbrățișează coastele altor națiuni și cuprind 80–90% din apele Mării Chinei de Sud. Provenită dintr-o hartă desenată de un cartograf chinez în 1936, ca răspuns la ceea ce Beijingul numește „Secolul umilinței”, Linia celor nouă puncte este, conform Shan Zhiqiang, fost editor al revistei *Chinese National Geography*, „acum profund întipărită în inima și în conștiința poporului chinez”. Elevii chinezi au fost învățați de zeci de ani că frontiera țării lor se extinde la peste 1 600 de kilometri până la coasta Malaysiei. Revendicărilor Beijingului sunt susținute de bazele militare pe care le-a construit în ultimii ani pe insule mici și pe 1 295 de hectare de pământ revendicat împrăștiat în mijlocul mării.

Istoria oferă fundamentul pentru pretenția Beijingului de „suveranitate incontestabilă” – faptul că „Activitățile chineze din Marea Chinei de Sud datează de peste 2 000 de ani”, conform unui raport oficial. Aceste „revendicări istorice”, după spusele unei organizații guvernamentale chineze, au „o bază în dreptul internațional, inclusiv dreptul cutumiar al descoperirii, ocupației și titlului istoric”.

În replică, SUA consideră că, în temeiul dreptului internațional, Marea Chinei de Sud este o apă deschisă – ceea ce este adesea numit „bunurile comune maritime ale Asiei” – pentru toate națiunile, o viziune împărtășită de țările care se învecinează cu apele sale, precum și de Australia, Marea Britanie și Japonia. Ca atare, spune Departamentul de Stat al SUA, China „nu are

temeiuri legale“ pentru revendicările sale din Marea Chinei de Sud și „nu are un temei juridic coerent“ pentru Linia celor nouă puncte. „Revendicările maritime ale Chinei“, susținea un document politic al guvernului SUA, „reprezintă cea mai mare amenințare la adresa libertății mărilor în vremurile moderne.“

Și asta ne aduce înapoi la cele patru fantome.

În 1381, în timpul unei bătălii în sud-vestul Chinei, un băiat musulman a fost luat prizonier de soldații dinastiei Ming, castrat și trimis să lucreze în casa regală a prințului Zhu Di. Odată cu trecerea timpului, băiatul – renumit Zheng He – a crescut și a devenit confident al prințului și, în cele din urmă, unul dintre comandanții săi militari cei mai abili.

Când Zhu a devenit împărat, hotărât să transforme China într-o mare putere maritimă, a ordonat o campanie frenetică de construcții navale care a lansat flote uriașe ce transportau până la 30 000 de oameni. Acestea transportau atât o gamă largă de produse chinezești, cât și cele mai avansate arme ale vremii – tunuri, ghiulele și rachete. Cele mai mari bărci erau galioane imense, care erau chiar și de zece ori mai mari în dimensiune decât cele pe care Cristofor Columb le va conduce în Lumea Nouă aproape un secol mai târziu. Aceste călătorii chineze durau doi sau trei ani, cu eunuci la comanda fiecărei flote. Dar comandant-șef, mai presus de toți ceilalți, era Zheng. El a devenit în cele din urmă cunoscut sub numele de Eunucul cu Trei Giuvaiere, în cinstea „celor trei giuvaiere“ esențiale în credința budistă dominantă în vremea domniei lui Zhu.

În prima călătorie a amiralului Zheng, în 1405, o flotă de 255 de nave a plecat pe mare, dintre care 62 erau galioane. În total, Zheng a condus șapte expediții, în unele navigând până la coasta de est a Africii, către Kenya modernă. Pe parcurs, flota sa va face comerț cu bunuri și produse chinezești cu localnicii, proiectând în același timp puterea și măreția Chinei – în cuvintele lui Zheng, „dovedind puterea transformatoare a virtuții imperiale“. Ne putem imagina impactul asupra celor de pe țărm când zăreau flotele uriașe care se apropiau și, în special, uriașele galioane, cu velele lor cu coadă umplând cerul și cu ochii feroși de dragon vopsiți pe prora, îndreptându-se către mal.

Pe drumul de întoarcere spre casă, flotele lui Zheng transportau nu doar o mare varietate de produse și noutăți – inclusiv pietre prețioase, condimente, cămile și struți –, ci și conducători și ambasadori, care aveau să se închine în fața împăratului. Armatele lui Zheng, așa cum a scris istoricul John Keay, „au demonstrat, de asemenea, extinderea stăpânirii maritime în întregul Ocean Indian“.

În 1433, într-o ultimă călătorie spre Oceanul Indian – la nouă ani după moartea protectorului său Zhu, Zheng a murit. Marea flotă pe care o construisese nu a supraviețuit mult timp. În cele din urmă, la ordinele noului împărat, flota Chinei, care număra mai mult de 3 500 de nave, a fost arsă. Birocrații au susținut că marina risipește banii necesari pentru a rezista invaziei mongolilor din nord (deși, desigur, ei percepeau marina drept baza de putere a marilor lor rivali, eunucii). Moștenirea Eunucului cu Trei Giuvaiere trebuia să fie eliminată din istorie, amintirea expedițiilor sale pe mare aproape ștearsă.

Întrucât China s-a întors din nou spre mare în secolul XXI, Zheng a fost reînviat ca simbol al angajamentului tradițional al țării și al relației comerciale cu Asia de Sud-Est și de Sud – și drept „cea mai impozantă figură maritimă” din istoria națiunii. Amiralul a fost sărbătorit cu un serial de mare audiență la televiziunea chineză, iar în 2005, la cea de-a 600-a aniversare a primei sale călătorii, în cinstea lui a fost inaugurat la Nanjing un muzeu în valoare de 50 de milioane de dolari. O fată de 19 ani de pe o insulă din Kenya, care se distingea prin trăsăturile sale aparent asiatice, a fost invitată la inaugurarea muzeului ca presupus descendent al chinezilor care navigaseră cu Zheng, aparent dovada vie a priceperii Eunucului cu Trei Giuvaiere. Astăzi, Zheng și expedițiile sale sunt întruchiparea măreață a „activităților chineze în Marea Chinei de Sud”, iar revendicările istoriei bazate pe aceasta, moștenirea lui consacrată secole mai târziu în Linia celor nouă puncte.

Dacă Zheng a oferit narațiunea drepturilor maritime istorice ale Chinei, atunci avocatul olandez Hugo Grotius a făcut contrariul, punând bazele conceptului de liberă trecere prin oceanele lumii și întruchipând „statul de drept”, în opoziție cu moștenirea istoriei.

Deși de o importanță mondială, argumentele lui Grotius au luat naștere, în mod ironic, în urma unui eveniment specific într-un colț al Mării Chinei de Sud. În 1603, după ce flota Chinei a fost arsă și amintirea lui Zheng ștearsă, navele olandeze au atacat o navă portugheză în Marea Chinei de Sud ca răzbunare pentru atacurile portugheze asupra navelor olandeze. Acest lucru a marcat începutul unei lupte globale între Portugalia și Țările de Jos pentru controlul coloniilor și, în Asia de Sud-Est, pentru comerțul cu condimente. Nava portugheză era un premiu tentant, fiind încărcată cu mătase, aur, porțelan, condimente și multe alte bunuri.

Dar când prada s-a întors în Țările de Jos, olandezii au avut nevoie de argumente legale solide pentru a justifica captura și a-și garanta profitul. S-au adresat lui Grotius, care, deși avea doar 21 de ani, era deja cunoscut drept un geniu uimitor – intrase la Universitatea Leiden la 11 ani.

În instanță, Grotius a spulberat argumentul portughez conform căruia Marea Chinei de Sud le aparținea, deoarece „descoperiseră” rutele de navigație către ea, ca și cum Zheng He și toți ceilalți căpitani eunuci, împreună cu comercianții arabi și negustorii din Asia de Sud-Est nu existaseră niciodată. În schimb, Grotius a susținut libertatea mărilor și a comerțului și a afirmat că aceste drepturi erau universale în aplicarea lor. Astfel, a insistat el, captura olandeză a fost în întregime justificată ca represalii pentru amestecul portughez în transportul naval olandez. O parte din document a fost publicat în ceea ce a devenit marea sa operă, *Mare Liberum* (*Marea liberă*). Apa era, ca și aerul și cerul, proprietatea comună a omenirii, scria Grotius. Nici o națiune nu le putea deține sau nu putea împiedica o altă națiune să navigheze prin ele. „Fiecare națiune”, declara el, „este liberă să călătorească către orice altă națiune și să facă comerț cu aceasta.”

Grotius a ocupat în continuare mai multe funcții juridice și civice remarcabile. Dar apoi, prins de partea greșită într-o luptă religioasă din Țările de Jos, a fost condamnat la închisoare pe viață. Scos ilegal din închisoare într-un cufăr cu cărți, a reușit să ajungă la Paris, unde a scris o altă carte de referință, *Despre dreptul războiului și al păcii*, care a conturat atât fundamentul unui „război drept”, cât și regulile de desfășurare ale războiului. Adam Smith, autorul cărții *Avuția națiunilor*, a declarat mai târziu: „Grotius pare să fi fost primul care a încercat să ofere lumii ceva asemănător unui sistem reglementat de jurisprudență naturală”.

Foarte admirat de regele Suediei, Grotius a fost numit ambasador al Suediei în Franța. Într-o călătorie când se întorcea din Suedia în 1645, s-a pierdut trei zile în Marea Baltică din cauza unei furtuni violente, care a distrus nava, iar Grotius a fost adus de valuri în cele din urmă pe o plajă din nordul Germaniei. Acolo, „părintele dreptului internațional al mării”, așa cum va fi numit ulterior, a murit din cauza unui dezastru pe mare. Moștenirea sa a dăinuit însă: originile Convenției Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării, documentul internațional care definește regulile maritime, pot fi identificate în lucrările sale.

În 1897, Theodore Roosevelt, pe atunci secretar adjunct al Marinei, a mers la Colegiul de Război Naval al SUA. În prelegerea pe care a susținut-o acolo, Roosevelt a formulat argumentul pentru niște forțe navale americane mult mai puternice – „o flotă de cuirasate de primă clasă” – drept cel mai bun garant al păcii. Discursul său a atras atenția națiunii.

Roosevelt a vizitat Colegiul de Război având un al doilea obiectiv: să se întâlnească cu un membru al facultății, amiralul Alfred Thayer Mahan, care urma să aibă mai multă influență asupra lui în ceea ce privește puterea navală decât orice altă

persoană și al cărui spirit străbate disputele de astăzi cu privire la Marea Chinei de Sud și coliziunea forțelor navale americane și chineze.

În ciuda obiecțiilor tatălui său, profesor la academia militară West Point a Armatei, Mahan a urmat cursurile Academiei Navale din SUA. Dar, când și-a făcut stagiul pe mare, comandanții săi au considerat că nu are calitățile practice necesare unui comandant. Nu i-a contrazis absolut deloc. „Mă știu de prea mult timp ca să nu fiu conștient că sunt un gânditor, nu un om de acțiune“, i-a scris Mahan lui Roosevelt. Dar era hotărât, după cum s-a exprimat, „să fie de un oarecare folos Marinei, în ciuda rapoartelor nefavorabile“. Și chiar a fost. Începând cu volumul *Influența puterii maritime asupra istoriei*, numeroasele sale cărți și articole îl vor propulsa la rangul de cel mai influent teoretician al strategiei navale din lume.

Puterea maritimă, scria Mahan, era esențială pentru protejarea comerțului unei națiuni, a securității și a poziției sale și se sprijinea pe „trei piloni“ – comerțul de peste mări și țări, flotele navale și comerciale și bazele de-a lungul căilor maritime navigabile. Marele obiectiv era să asigure „stăpânire maritimă“ și „putere autoritară care poate fi exercitată doar de marile forțe navale“, ceea ce însemna capacitatea de a domina căile maritime și „liniile de comunicație maritime“.

Influența sa asupra Statelor Unite a fost clară și directă. Roosevelt a devenit vicepreședinte și apoi, în septembrie 1901, după asasinarea lui William McKinley, a ajuns președinte. Astfel, așa cum scria un cercetător, „filosofia lui Mahan despre puterea maritimă a fost introdusă la Casa Albă“. Roosevelt s-a dovedit neobosit în angajamentul său față de o marină modernă, culminând cu lansarea Marii Flote Albe într-o călătorie în jurul lumii, care a anunțat noul rol al Americii ca putere globală.

Impactul lui Mahan a fost, de asemenea, global. Traducerea în japoneză a volumului *Influența puterii maritime asupra istoriei* s-a vândut în mii de exemplare în doar câteva zile și i s-a oferit un post de profesor la Colegiul Statului-Major al Japoniei. Într-o vizită în Marea Britanie, a primit diplome onorifice de la Cambridge și Oxford și a luat masa cu regina Victoria. Cu toate acestea, nici o națiune nu l-a luat pe Mahan mai în serios decât Germania. „Tocmai devorez, nu citesc... cartea lui Mahan și încerc să o învăț pe de rost“, scria kaizerul Wilhelm al II-lea al Germaniei. „Se află la bordul tuturor navelor mele și este citat constant de căpitanii și de ofițerii mei.“

Când Mahan a murit în 1914, Roosevelt a scris: „Nu era nimeni la nivelul său sau măcar aproape“. Zeci de ani mai târziu, un strateg observa: „Puține persoane lasă o amprentă atât de profundă asupra evenimentelor mondiale, precum a făcut Mahan“. Această

amprentă este evidentă astăzi în China, în special în ceea ce privește Marea Chinei de Sud.

Beijingul susține drept un „interes de bază“ faptul că Taiwanul este o parte integrantă a Chinei. În 1996, Beijingul, temându-se de faptul că principalul candidat la alegerile prezidențiale din Taiwan s-ar putea îndrepta spre independența oficială, a recurs la teste de lansare de rachete și la atacuri simulate în apele din apropierea insulei, blocând efectiv porturile sale occidentale. Statele Unite au răspuns prin trimiterea unui grup de portavioane în strâmtoarea Taiwan, din câte se pare pentru a evita „vremea rea“. Criza s-a potolit, dar lecția mahaniană pentru Beijing a fost clară: capacitatea de a desfășura și de a demonstra puterea maritimă era de o importanță capitală.

Există multe alte aspecte în dezbaterile militare chineze, dar atenția acordată de Mahan puterii maritime și „controlului asupra mării“ oferă un cadru pentru înțelegerea strategiei navale chineze. La mai bine de un secol după moartea sa, el este citat și menționat de gânditorii chinezi și continuă să le modeleze viziunile. Așa cum scria strategul Robert Kaplan, „chinezii sunt acum mahanienii“.

Într-o dimineață luminoasă de duminică, din august 2014, personalul naval chinez s-a adunat în portul nordic Weihai. Nu erau acolo pentru a marca o victorie, motivul obișnuit pentru astfel de adunări, ci pentru a marca o înfrângere – înfrângerea Chinei în fața japonezilor în Primul Război Sino-Japonez din 1894–1895, care fusese pecetluită de distrugerea flotei chineze la Weihai. Drept urmare, Japonia a câștigat controlul asupra Coreei și a Taiwanului, iar Weihai a trecut sub control britanic – în ansamblu un capitol deosebit de ofensator din perioada istorică a Chinei cunoscută sub numele de „Secolul umilinței“.

La ceremonia din 2014, crizanteme albe și trandafiri roșii au fost împrăștiate peste ape pentru a jeli pierderile chinezești. Cel mai cunoscut vorbitor din acea zi a fost amiralul Wu Shengli. În remarcile sale se puteau auzi trimiteri la Mahan.

„Ascensiunea marilor națiuni este, de asemenea, ascensiunea marilor puteri maritime“, a spus Wu. „Istoria ne amintește că o țară nu va prospera fără putere maritimă.“ El a susținut că „Secolul umilinței“ fusese rezultatul unei forțe navale insuficiente, ceea ce înfrângerea de la Weihai demonstrase. Dar astăzi „marea nu este un obstacol; istoria umilinței naționale a trecut, nu va mai reveni niciodată“.

Mahan scria la mijlocul primei epoci a globalizării la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX, când lumea începea să fie unită de tehnologie – nave cu aburi, căi ferate, telegraf – și de fluxurile de investiții și comerț. El a furnizat raționamentul intelectual în acea epocă pentru ceea ce s-a transformat într-o cursă globală pentru construirea flote navale.

Căutând analogii pentru riscurile mai ample care ar putea fi declanșate de concurența navală SUA–China în Marea Chinei de Sud, analiștii sunt atrași mereu de acel exemplu viu de rivalitate strategică de acum mai bine de un secol: cursa navală anglo-germană care a favorizat pregătirea terenului pentru Primul Război Mondial. Faptul este atât de îngrijorător încât, în cartea sa *Despre China*, Henry Kissinger scrie un epilog intitulat „Se repetă istoria?” dedicat în totalitate acestei desfășurări de forțe. Cu toate acestea, Kissinger continuă să spună cu o oarecare nesiguranță: „Analogiile istorice sunt, prin definiție, inexacte”.

Cursa navală anglo-germană a fost competiția strategică definitorie a vremii. A reprezentat, de asemenea, o parte semnificativă a febrei care i-a convins pe oameni că războiul dintre Regatul Unit și Germania era inevitabil. Aceasta a fost concluzia la care a ajuns Winston Churchill, primul lord al Amiralității, în 1911. De atunci începând, așa cum scria el mai târziu, se pregătise „pentru un atac al Germaniei ca și cum ar fi putut veni a doua zi”.

Cu toate acestea, au existat unele persoane care și-au exprimat dezacordul față de această evaluare – și încă vehement. Una dintre ele este a patra fantomă care bântuie Marea Chinei de Sud.

Printre vocile de la începutul secolului XX care susțineau că războiul dintre Germania și Marea Britanie nu trebuie să fie inevitabil nici una nu era mai puternică decât cea a unui jurnalist neînsemnat, cu aspect fragil, pe nume Norman Angell. El va exercita o influență enormă în a convinge oameni că războiul devenise irațional. Va primi chiar Premiul Nobel pentru Pace pentru că pledase în favoarea ideii conform căreia „războiul este o metodă destul de inadecvată pentru rezolvarea disputelor internaționale”. (Faptul că premiul i s-a acordat în 1934 l-a determinat să remarce sec: „Ar fi fost mai logic să-l fi acordat mai devreme”.) Angell a subliniat beneficiile unei economii mondiale conectate și costurile conflictelor, un mesaj deosebit de relevant pentru Statele Unite și China, care sunt atât de interdependente economic și atât de integrate într-o economie globală mai largă pe care se bazează prosperitatea lor.

Angell și-a găsit chemarea urmând o cale destul de complicată și nepotrivită. La 16 ani a plecat să lucreze ca reporter, mai întâi în Marea Britanie natală, apoi în Statele Unite. A ajuns la nord-est de Los Angeles, în puțin populatul Bakersfield, unde a lucrat ca ajutor la o fermă și ca poștaş, a locuit în afara orașului, a făcut afaceri cu terenuri, fără succes, a căutat aur și și-a încercat norocul în exploatarea petrolului, dar totul fără nici un folos. După ce nu a reușit să facă avere, a plecat și a ajuns în cele din urmă la Paris, unde a lucrat pentru ziare de limbă engleză.

Până atunci devenise obsedat de ascensiunea mijloacelor de informare în masă și alarmat de ceea ce el considera a fi apariția psihologiei de masă și creșterea irascibilității naționalismului virulent și a intoleranței în Europa. În 1903 a publicat prima sa carte, *Patriotism Under Three Flags* (*Patriotismul sub trei steaguri*), susținând că „sentimentalismul” sau naționalismul extrem lucrează împotriva intereselor sistemului guvernamental.

Angell a obținut apoi un loc de muncă – editor al ediției europene a *Daily Mail*, pe atunci ziarul cu cea mai mare circulație din lume. Impulsionat de cursa navală anglo-germană, Angell a scris în grabă o nouă carte, *Europe's Optical Illusion* (*Iluzia optică a Europei*), în care insista că nu este un pacifist și nu se opune cheltuielilor militare ale Regatului Unit, dar, având în vedere cât de interconectată devenise economia mondială și cât de strânse legăturile comerciale și de investiții care uneau până în acel moment națiunile, costurile războiului ar fi depășit cu mult câștigurile chiar și pentru învingător. Spre dezamăgirea lui Angell, nu a putut găsi o editură și a ajuns să-și publice și să-și distribuie singur cartea.

În ciuda începutului nefast, cartea a prins. Un înalt diplomat britanic a afirmat că „mi-a pus creierul în mișcare”. O publicație a numit-o „cea mai discutată carte din ultimii ani”. Nu s-ar fi putut imagina un elogiu mai mare decât ceea ce a spus însuși ministrul de externe, sir Edward Gray, la un banchet: „Chiar recent a fost publicată o carte foarte interesantă, *Iluzia optică a Europei*, a cărei morală este să încerce să comunice națiunilor faptul că, din punct de vedere comercial și financiar, interesele lor sunt atât de legate, încât chiar și învingătorul unei lupte între acestea este sortit să piardă mult mai mult decât ar putea câștiga”.

Cartea a devenit bestseller, iar Norman Angell s-a lansat. La fel și „Norman Angell”: până în acel moment, el scrisese sub numele său real, Ralph Lane, adoptând „Norman Angell” pentru a-și separa cărțile de articolele sale pentru *Daily Mail*. La edițiile următoare, Angell a redenumit cartea *The Great Illusion* (*Marea iluzie*).

Au existat critici, printre care amiralul Mahan, care au respins argumentul lui Angell conform căruia interdependența tot mai mare face războiul lipsit de sens. „Naționalitatea nu va dispărea în fața redesenării hărții lumii”, scria amiralul, cuvinte care au ecou și astăzi.

În ciuda criticilor, Angell dobândea o influență tot mai mare. Chiar și Kaizerul Wilhelm a citit cartea „cu un interes deosebit și a discutat-o pe larg”. Cursa navală anglo-germană a continuat la viteză maximă; totuși cele două puteri dovediseră reținere în timpul unei crize din Balcani din 1912. Angell a luat acest lucru drept un semn al victoriei rațiunii asupra emoției. Într-o călătorie

în Statele Unite, în februarie 1914, el i-a spus unui reporter: „Nu va mai exista niciodată un alt război între puterile europene“. În iunie 1914, flota britanică a făcut o vizită de curtoazie de o săptămână în portul german Kiel, bazându-se pe afirmația sa. În timp ce se afla acolo, la aproximativ 1 300 de kilometri spre sud, în Sarajevo, Franz Ferdinand, arhiducele Imperiului Austro-Ungar, a fost asasinat. Cinci săptămâni mai târziu a început Primul Război Mondial.

De atunci, Angell a fost ridiculizat de-a lungul anilor pentru că ar fi spus că legăturile economice puternice din prima epocă modernă a globalizării făceau războiul imposibil. Dar, deși a fost un om care a folosit multe cuvinte, uneori prea multe, el nu a spus de fapt asta. Teza sa nu a fost „că războiul este imposibil, ci că este zadarnic“. Având în vedere deceniile sumbre care au urmat după Primul Război Mondial, cine poate spune că s-a înșelat?

Într-adevăr, consecințele războiului îi vor da dreptate lui Angell: costurile pe termen lung au depășit cu mult orice eventuale câștiguri. Este un mesaj care bântuie tensiunile în creștere de astăzi dintre Statele Unite și China.

Istorie *versus* drept internațional, naționalism și putere militară *versus* interdependență și interese comune – acestea definesc disputa asupra Mării Chinei de Sud.

Și când auziți *revendicări istorice*, spuneți amiralul Zheng He. Când auziți *libertatea mărilor*, spuneți Hugo Grotius. Când este *curșa înarmării SUA-China*, atunci este celălalt amiral, Alfred Thayer Mahan. Și, odată cu ruptura tot mai mare dintre Washington și Beijing, gândiți-vă la Norman Angell și la costurile confruntării dintre două națiuni care sunt atât de legate economic într-o economie mondială atât de conectată. Acestea sunt cele patru fantome care bântuie acele ape tulburi.

MULȚUMIRI

Vreau să-mi exprim în primul rând aprecierea pentru editorul meu, Ann Godoff, de la Penguin Press, care a încurajat acest proiect de la început, m-a ajutat să-l gândesc și să-l modelez și a cărei îndrumare m-a ajutat foarte mult. Will HeyWard de la Penguin a fost profund implicat în editare și în procesul de gândire și a venit cu idei pertinente. Tot de la Penguin, îi mulțumesc lui Elisabeth Calamari pentru ocazia de a lucra din nou cu ea. Și le mulțumesc și celorlalți de la Penguin pentru toate eforturile depuse într-un moment de mare provocare.

Îi mulțumesc din tot sufletul lui Stuart Proffitt, de la Penguin, Londra, intuitiv și înțelept, care știe să pună punctul pe i și face asta cu precizie. Le mulțumesc lui Penelope Vogler și colegilor ei din Londra.

Suzanne Gluck, agentul meu de la WME, mi-a fost tovarăș și consilier cu mult înainte de această carte. Vreau să-mi exprim aprecierea și față de colega ei, Andrea Blatt.

Această carte a beneficiat foarte mult de dedicarea Elenei Pravettoni pe tot parcursul proiectului. Cercetător și analist cu mult talent și acuitate, a susținut prin părerile și cunoștințele sale fiecare etapă a acestei povești.

Am avut norocul să lucrez din nou cu Ruth Mandel, un editor foto extraordinar și creativ, uneori chiar magic, și cu Virginia Mason, expert cartograf, care s-a asigurat că hărțile spun povestea unei cărți numite *Noua hartă*. Matthew Luckwitz a făcut același lucru în cazul graficii, iar Michael Blea s-a ocupat de design pentru colilele foto. Le sunt foarte recunoscător doamnelor Freda Amar și Christa Temple, care mi-au susținut eforturile pe tot parcursul scrierii acestei cărți.

Steven Weisman, prieten de o viață, scriitor și editor cu o abilitate neobișnuită, a citit exprimându-și în mod direct și corect și cu o bună judecată părerea despre acest manuscris, așa cum a făcut și cu alte lucrări de-ale mele. Jamey Rosenfield, cu care colaborez de mulți ani, a venit, ca întotdeauna, cu rigurozitatea, perspectiva, întrebările și simțul structurii în discuțiile noastre despre această carte.

De asemenea, le sunt profund recunoscător colaboratorilor Atul Arya, Bhushan Bahree, Jason Bordoff, Jim Burkhard, Carlos Pascual, Jeff Marn și Sue Lena Thompson pentru citirea atentă a întregii lucrări și pentru criticile, ideile și sfaturile pertinente și cu care au contribuit tot timpul pe parcursul demersului – și pentru

implicarea lor în realizarea colitelor foto. Le sunt foarte recunoscător celor care și-au găsit timp pentru a citi și a comenta părți din carte. Am beneficiat de competențele și de sfaturile lor. Pentru informații despre Orientul Mijlociu și piețe: Frances Cook, Kristin Smith Diwan, Roger Diwan, Martin Indyk și Meghan O'Sullivan. Pentru perspectivele lor asupra Asiei: James Clad, Jin-Yong Cai, Bonnie Glaser, Gauri Jauhar și Xizhou Zhou. Pentru cunoștințele lor despre Rusia, Asia Centrală și gazele europene: Simon Blakey, Thane Gustafson, Laurent Ruseckas, Matt Sagers, Shankari Srinivasan și Michael Stoppard. Și pentru perspectivele lor asupra energiei, tehnologiei și surselor regenerabile de energie din America de Nord: Kevin Birn, Raoul LeBlanc, Charles Leykum, Jeff Meyer, Anna Mosby, Steven Koonin, Nina Sovich și Edurne Zoco.

Sunt foarte norocos să fac parte din IHS Markit alături de colegi extrem de informați în domeniul energiei și în cel al economiei și le mulțumesc tuturor celorlalți care m-au ajutat, inclusiv Aaron Brady, Vera de Ladoucette, Andrew Ellis, Mark Eramo, Karim Fawaz, Judson Jacobs, Dewey Johnson, Amy Kipp, Steven Knell, Alejandra Leon, Dylan Mair, Eduard Sala de Vedruna, Nirmal Shani, Zbyszko Tabernacki, Linda Toyias, John Webb, Stanislav Yazynin și Irina Zamarina. De asemenea, vreau să-mi exprim aprecierea și față de ceilalți colegi care au ajutat în diferite etape și foarte prompt.

IHS Markit, împreună cu echipa sa din întreaga lume, oferă o perspectivă globală asupra economiei mondiale și vreau să le mulțumesc lui Lance Uggla, președinte și director executiv și echipei de conducere de la IHS Markit pentru sprijin și îndrumare – Shane Akeroyd, Brian Crotty, Jonathan Gear, Sari Granat, Adam Kansler, Will Meldrum, Sally Moore, Yaacov Mutnikas, Edouard Tavernier și Ronnie West, precum și lui Todd Hyatt și directorului nostru, Lord Browne din Madingley.

Apreciez discuțiile de-a lungul multor ani cu profesorul universitar de la MIT și fost secretar american pentru energie Ernest Moniz și colaborarea cu inițiativa sa privind viitorul energiei (Energy Future Initiative), așa cum se pomeneste și în Capitolul 44. John Harper, istoric la Chevron, a oferit plin de bunăvoință îndrumare privind arhivele companiei. Marsha Salisbury a studiat bogatele arhive ale *Journal of Commerce* (JOC), o resursă extraordinară pentru dezvoltarea economiei globale. Vreau să le mulțumesc ei și lui Peter Tirschwell, care conduce JOC, acum parte din IHS Markit, și lui John Heimlich pentru ajutorul privind companiile aeriene. Îi mulțumesc pentru observațiile sale în special doctorului James LeDuc, director al Laboratorului Național Galveston și fost director al Diviziei de boli infecțioase de la Centrul pentru Prevenirea și Controlul Bolilor. Și cu siguranță

vreau să-mi exprim aprecierea față de membrii mesei rotunde de la Brookings Institution privind securitatea energetică, pe care am privilegiul să o conduc, pentru discuțiile lor antrenante de-a lungul acestor câțiva ani.

Și, în cele din urmă, și cel mai important, o profundă apreciere față de familia mea pentru răbdarea, încurajările și sfaturile lor – Rebecca, Alex și Jessica. Și pentru cel mai dur, dar și criticul meu preferat, soția mea, Angela Stent, care, în timp ce munceam la această carte, își redacta propria lucrare despre sfârșitul vechiului Război Rece și începutul noilor războaie, dar care a susținut și s-a implicat în acest proiect. Vreau să-i mulțumesc din tot sufletul pentru ajutorul ei de-a lungul anilor. Îți mulțumesc!

Și încă ceva. Sunt singurul responsabil pentru conținutul și punctele de vedere din paginile acestei cărți.

NOTE

Sursele pentru această carte includ Administrația Americană pentru Informații în Domeniul Energiei și evaluarea lunară a acesteia asupra energiei; Agenția Internațională pentru Energie; Banca Mondială; Fondul Monetar Internațional; baze de date energetice, economice, auto și maritime ale IHS Markit; BP Statistical Review și BP Statistical Review All Data; OPEC; Agenția Internațională pentru Energie Regenerabilă; Eurostat; OCDE; Institutul Peterson de Economie Internațională; Organizația Mondială a Comerțului; ASEAN; Națiunile Unite; Institutul Internațional de Studii Strategice; Jane's; Centrul de Resurse privind Noul Coronavirus al Universității Johns Hopkins. Notă: titlurile articolelor din media au fost scurtate din motive de spațiu.

PARTEA I

Capitolul 1

1. Loren C. Steffy, *George P. Mitchell: Fracking, Sustainability, and an Unorthodox Quest to Save the Planet* (College Station, Texas A& M University Press, 2019), p. 174, p. 23; interviu cu Dan Steward; Gregory Zuckerman, *The Frackers: The Outrageous Inside Story of the New Billionaire Wildcatters* (New York, Portfolio/Penguin, 2013), p. 21; Dan Steward, *The Barnett Shale Play: Phoenix of the Fort Worth Basin* (Fort Worth, Fort Worth Geological Society, 2007); Russell Gold, *The Boom: How Fracking Ignited the American Energy Revolution and Changed the World* (New York, Simon & Schuster, 2014).
2. Intervi cu Dan Steward; Steward, *The Barnett Shale Play*; Gold, *The Boom*; Steffy, *George P. Mitchell*, p. 23; Roger Galatas, „Why George Mitchell Sold the Woodlands“, *The Woodlands History*, decembrie 2011.
3. Intervi cu Dan Steward; Steffy, *George P. Mitchell*, p. 254.
4. Interviuri cu Dan Steward, Nick Steinsberger și Larry Nichols.
5. *Balancing Natural Gas Policy: Fueling the Demands of a Growing Economy*, vol. 1 (Washington, D.C.: National Petroleum Council, septembrie 2003), p. 16; National Petroleum Council, Committee on Natural Gas, septembrie 3, 2003, trad., pp. 30–31.
6. Intervi cu Larry Nichols.
7. Russell Gold, „Natural Gas Costs Hurt US Firms“, *Wall Street Journal*, 17 februarie 2004.
8. *Potential Supply of Natural Gas in the United States*, Raport, The Potential Gas Committee (2011, 2019). President Obama, *Remarks on America's Energy Security*, Georgetown University, 30 martie 2011.

Capitolul 2

1. Intervi cu Mark Papa; Lawrence C. Strauss, „The Accidental Oil Man“, *Barron's*, 22 octombrie 2011.
2. Intervi cu Mark Papa; EOG Presentation, 2010.
3. Intervi cu John Hess; *Time*, 1 decembrie 1952.
4. Interviuri cu Harold Hamm și John Hess; North Dakota Industrial Commission, Department of Mineral Resources, Annual Oil Production

Statistics.

5. Cornell Lab of Ornithology, „All About Birds: Say's Phoebe“; Scott R. Loss, Tom Will și Peter P. Marra, „The Impact of Free-Ranging Domestic Cats on Wildlife of the United States“, *Nature Communications* 4 (2013); Christopher Helman, „Judge Throws Out Criminal Case Against Oil Companies for Killing Birds at Drilling Sites“, *Forbes*, 18 ianuarie 2012; *United States v. Brigham Oil & Gas, L.P.*, 840 F. Supp. 2d 1202 (D.N.D. 2012); „Federal Court Holds That the Migratory Bird Treaty Act Does Not Apply to Lawful Activities That Result in the Incidental Taking of Protected Birds“, Stoel Rives LLP, 30 ianuarie 2012.
6. Edgar Wesley Owen, *Trek of the Oil Finders: A History of Exploration for Petroleum* (Tulsa, American Association of Petroleum Geologists, 1975), pp. 886, 890.
7. Jon Meacham, *Destiny and Power: The American Odyssey of George Herbert Walker Bush* (New York, Random House 2016), p. 92.
8. Richard Nehring, „Hubbert's Unreliability“, *Oil and Gas Journal*, 17 aprilie 2006; Leta Smith, Sang-Won Kim, Pete Stark și Rick Chamberlain, „The Shale Gale Goes Oily“, IHS CERA, 2011.
9. Interviu cu Scott Sheffield; Pioneer Natural Resources, „Wolfcamp Horizontal Play“, Board Presentation, 16 noiembrie 2011; *Pioneering Independent* (Irving, Pioneer Natural Resources, 2018), capitolele 8 și 9.

Capitolul 3

1. David Mitchell, „Change Is Coming“, *New Orleans Advocate*, 23 septembrie 2015.
2. Jason Thomas, „Commodities, and the Global Slowdown“, Carlyle Group, ianuarie 2020; Mohsen Bonakdarpour, IHS Markit Economics; PricewaterhouseCoopers, *Impacts of the Natural Gas, Oil, and Petrochemical Industry on the U.S. Economy in 2018* (PWC, 2020).
3. Daniel Raimi, *The Fracking Debate: The Risks, Benefits and Uncertainties of the Shale Revolution* (New York, Columbia University Press, 2018); International Energy Agency, *Tracking Fuel Supply* (Paris, noiembrie 2019); Oil and Gas Climate Initiative, „Keeping the Accelerator on Methane Reduction“, Blog, aprilie 2020, <https://oilandgasclimateinitiative.com/keeping-the-accelerator-on-methane-reduction/>.
4. IHS, *America's New Energy Future: The Unconventional Oil and Gas Revolution and the United States Economy*, vol. 1 (octombrie 2012); vol. 2 (decembrie 2012); vol. 3 (septembrie 2013); Jeff Meyer, „Trade Savings: How the Shale Revolution Helped Moderate the Trade Deficit“, IHS Markit Report, iulie 2020.
5. American Chemistry Council, „Notes on Shale Gas, Manufacturing, and the Chemical Industry“, februarie 2020.
6. Daniel Fisher, „Shale Gas and Buffett's Billions Fuel Turnaround at Dow Chemical“, *Forbes*, 15 octombrie 2014; Zain Shauk, „Cheap Natural Gas Feeds Chemical Industry Boom“, *Houston Chronicle*, 19 aprilie 2012; Alex MacDonald, „Voestalpine Bets Big on U.S. Shale-Gas Boom“, *Market Watch*, 24 mai 2013.

Capitolul 4

1. Interviu cu Charif Souki.
2. *Journal of Commerce*, 3 februarie 1959.
3. Interviu cu Michael Smith.

4. Interviu cu Charif Souki; Gregory Zuckerman, *The Frackers: The Outrageous Inside Story of the New Billionaire Wildcatters* (New York, Portfolio/Penguin 2013), pp. 316–317.
5. Interviu cu Michael Smith.
6. Eliza Notides, „The US Department of Energy Speaks“, *IHS CERA Alert*, 21 mai 2013; Department of Energy, „Energy Department Authorizes Second Proposed Facility to Export Liquefied Natural Gas“, 17 mai 2013; Christopher Smith, Testimony on the Effects of LNG Exports on US Foreign Policy, Committee on Oversight and Government Reform, U.S. House of Representatives, 30 aprilie 2014.
7. Steve Holland și David Brunnstrom, „Trump Urges India’s Modi to Fix Deficit“, Reuters, 26 iunie 2017; declarații făcute de președintele Trump, președintele Moon, secretarul comerțului Ross și directorul NEC Cohn la întâlnirea bilaterală, 30 iunie 2017.
8. Interviu cu directorul executiv al unei companii petroliere.

Capitolul 5

1. Interviu.
2. Elizabeth Malkin, „To Halt Energy Slide“, *New York Times*, 11 aprilie 2019; Jude Webster și Michael Stott, „Mexico: Lopez Obrador Makes a Big Bet“, *Financial Times*, 3 octombrie 2019; Sergio Chapa, „Mexico’s New President Takes Nationalist Tone“, *Houston Chronicle*, 21 martie 2019.
3. Andres Schipani și Bryan Harris, „Can Brazil’s Pension Reform Kick-Start the Economy?“, *Financial Times*, 22 octombrie 2019.

Capitolul 6

1. Remarcile președintelui Obama privind energia produsă în America, Cushing, Oklahoma, 22 martie 2012; Jane Maier, „Taking It to the Streets“, *New Yorker*, 20 noiembrie 2011; Kevin Birn și Cathy Crawford, „The GHG Intensity of Canadian Oil Sands Production: A New Analysis“, IHS Markit Canadian Oil Sands Dialogue, iunie 2020. National Petroleum Council, *Dynamic Delivery: America’s Evolving Oil and Natural Gas Transportation Infrastructure* (Washington, D.C., 2019).
2. Interviu cu Carlos Pascual.
3. „Keystone XL Pipeline Permit Determination“, declarație de presă, John Kerry, secretar de stat, Washington, D.C., 6 noiembrie 2015, <https://2009-2017.state.gov/secretary/remarks/2015/11/249249.htm>; „Background Briefing on the Keystone XL Pipeline“, Special Briefing, Office of the Spokesperson, via teleconferență, 6 noiembrie 2015, <https://2009-2017.state.gov/r/pa/prs/ps/2015/11/249266.htm>.
4. U.S. Army Corps of Engineers, *Dakota Access Pipeline Environmental Statement*, 9 decembrie 2015; Dakota Access Pipeline, „Addressing Misconceptions About the Dakota Access Pipeline“, <https://daplpipelinefacts.com/The-Facts.html>; Daryl Own, „The Untold Story of the Dakota Access Pipeline“, *LSU Journal of Energy and Resources* 6 (primăvară 2018).
5. Charlotte Alter, „Inside Alexandria Ocasio-Cortez’s Unlikely Rise“, *Time*, 21 martie 2019; Earth Justice, „The Dakota Access Pipeline“, <https://earthjustice.org/cases/2016/the-dakota-access-pipeline>; „Paying for Standing Rock“, *Wall Street Journal*, 29 septembrie 2017; Blake Nicholson, „State, Feds Address Cleanup at Oil Pipeline Protest Camp“, AP News, 15 februarie 2017.

Capitolul 7

1. *Journal of Commerce*, 8 iulie 1946; 9 martie, 12 mai 1948.
2. Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money & Power* (New York, Simon & Schuster, 2009), capitolele 28–31; IHS Energy, *US Crude Oil Export Decision: Assessing the Impact of the Export Ban and Free Trade on the US Economy* (Houston, 2014).
3. Lisa Murkowski, „Opening Remarks“, CERAWEEK 2015; Lisa Murkowski, John McCain și Bob Corker, „The U.S. Needs to End Its Ban on Crude Oil Exports“, *Foreign Policy*, 14 aprilie 2015; Maroš Sefčovič, „A 21st Century Transatlantic Energy Compact“, Peterson Institute for International Economics, Washington, D.C., 22 octombrie 2015.
4. Daniel Yergin și Joseph Stanislaw, *The Commanding Heights: The Battle for the World Economy* (New York, Touchstone, 2002).
5. Maroš Sefčovič, „A 21st Century Transatlantic Energy Compact“.

Capitolul 8

1. Forumul Economic Internațional de la Sankt-Petersburg, iunie 2013; Thomas Donilon, „Energy and American Power: Farewell to Declinism“, *Foreign Affairs*, iunie 2013; Michael R. Pompeo, discurs la CERAWEEK: „U.S. Foreign Policy in the New Age of Discovery“, 12 martie 2019. Meghan O'Sullivan, *Windfall: How the New Energy Abundance Upends Global Politics and Strengthens America's Power* (New York, Simon & Schuster, 2017), capitolele 5 și 6.
2. Bruce Jones, David Steve și Emily O'Brien, *Fueling a New Order? The New Geopolitical and Security Consequences of Energy* (Washington, D.C., Brookings Institution, 2014), p. 12.
3. *Foreign Relations of the United States, 1950, vol. 5* (Washington, D.C., United States Government Printing Office, 1978) p. 1191.
4. Trade Partnership Worldwide, „Trade and American Jobs: The Impact of Trade on U.S. and State-Level Employment“, februarie 2019.
5. Carlos Pascual, „The New Geopolitics of Energy“, Columbia Center on Global Economic Policy, septembrie 2015, pp. 14–15; Javier Blas, „Iran Sanctions Push Oil Price“, *Financial Times*, 23 ianuarie 2012; „Iran: EU Oil Sanctions“, BBC, 23 ianuarie 2012.
6. Christopher Alessi și Sarah McFarlane, „Europe Opens Up to Other Gas Suppliers“, *Wall Street Journal*, 27 septembrie 2018.
7. Interviu (Korea).
8. Interviu.
9. Raoul LeBlanc, „The Impact of Financial Discipline on Crude Supply“, IHS Markit, 23 ianuarie 2020.

PARTEA A II-A

Capitolul 9

1. Angela Stent, *The Limits of Partnership: U.S.-Russian Relations in the Twenty-First Century* (Princeton, NJ, Princeton University Press, 2014), p. 191; Oliver Stone, *The Putin Interviews: Oliver Stone Interviews Vladimir Putin* (New York, Hot Books, 2017), p. 149.
2. Vaghit Alekperov, *Oil of Russia: Past, Present and Future* (Minneapolis, East View Press, 2011), pp. 98, 128.
3. Alekperov, *Oil of Russia*, pp. 173–174.
4. Alekperov, *Oil of Russia*, p. 252.
5. Egor Gaidar, „The Soviet Collapse: Grain and Oil“, American Enterprise Institute, aprilie 2007.
6. Interviu cu Mihail Gorbaciov; Egor Gaidar, *Collapse of an Empire: Lessons for Modern Russia* (Washington, DC, Brookings Institution Press, 2007),

p. 165.

7. Serhii Plokhy, *The Last Empire: The Final Days of the Soviet Union* (Londra, One World, 2014), pp. 303–310, 367, 377.
8. Interviu cu Egor Gaidar; Thane Gustafson, *Wheel of Fortune: The Battle for Oil and Power in Russia* (Cambridge, Harvard University Press, 2012), capitolele 2–5.
9. Fiona Hill și Clifford G. Gaddy, *Mr. Putin: Operative in the Kremlin* (Washington, D.C., Brookings Institution Press, 2015), pp. 107–115, 181–183; Angela Stent, *Putin's World: Russia Against the West and with the Rest* (New York, Twelve 2019), pp. 4, 83–86; Stent, *Limits of Partnership*, pp. 4, 85–86.
10. Interviu.

Capitolul 10

1. Paul R. Magosci, *A History of Ukraine: The Land and Its Peoples* (Toronto, University of Toronto Press, 2010), pp. 72–73; Serhii Plokhy, *The Gates of Europe: A History of Ukraine* (New York, Basic Books, 2015), p. 167.
2. Serhii Plokhy și M.E. Sarotte, „The Shoals of Illusion“, *Foreign Affairs*, 22 noiembrie 2019; Steven Pifer, „The Budapest Memorandum and U.S. Obligations“, Brookings Institution, 4 decembrie 2014.
3. Thane Gustafson, *The Bridge: Natural Gas in a Redivided Europe* (Cambridge, MA, Harvard University Press, 2020), capitolul 9.
4. Serhii Plokhy, *The Gates of Europe*, pp. 333–334; Angela Stent, *The Limits of Partnership: US-Russian Relations in the Twenty-First Century* (Princeton, Princeton University Press, 2014), capitolul 5; Samuel Charap și Timothy J. Colton, *Everyone Loses: The Ukraine Crisis and the Ruinous Contest for Post-Soviet Eurasia* (New York, Routledge 2017), p. 89.
5. Jonathan Stern, „The Russian-Ukrainian Gas Crisis of January 2006“, *Oxford Institute for Energy Studies*, 16 ianuarie 2006; „Beginning of Meeting on Economic Issues“, Kremlin, 8 decembrie 2005; <http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/23321>; Thane Gustafson și Matthew Sagers, „Gas Transit Through Ukraine: The Struggle for Ukraine's Crown Jewels“, CERA, 2003.
6. Condoleezza Rice, remarci la micul dejun al corespondenților de la Departmentul de Stat, 5 ianuarie 2006; Jonathan Stern, „The Russian-Ukrainian Gas Crisis“.
7. Simon Blakey și Thane Gustafson, „Russian-Ukrainian Gas: Why It's Different This Time“, CERA, 2009.

Capitolul 11

1. Thane Gustafson și Simon Blakey, „It's Not Over Till It's Over: The Russian-Ukrainian Gas Crisis in Perspective“, CERA, 2009.
2. „Official Launch of Construction of Nord Stream“, comunicat de presă, 9 aprilie 2010; Thane Gustafson, *The Bridge: Natural Gas in a Redivided Europe* (Cambridge, MA, Harvard University Press, 2020), p. 372; Gerrit Wiesmann, „Russia-EU Gas Pipeline“, *Financial Times*, 8 noiembrie 2011; Isabel Gorst și Neil Buckley, „Russia Opens \$10bn Nord Stream“, *Financial Times*, 6 septembrie 2011.
3. Comisia Europeană, „Al treilea pachet energetic“, <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/markets-and-consumers/market-legislation/third-energy-package>.
4. Curtea federală germană a auditorilor, „Raport 2016 – Implementarea tranziției energetice“, 21 decembrie 2016, www.bundesrechnungshof.de/en/veroeffentlichungen/product

s/beratungsber ichte/sammlung/2016-report-implementation-of-energy-transition.

5. Angela Stent, *From Embargo to Ostpolitik: The Political Economy of West German–Soviet Relations, 1955–1980* (Cambridge, Cambridge University Press, 1981), p. 69; Edwin L. Dale, „Soviet Oil Feeds Dispute in the West“, *New York Times*, 5 iunie 1961; Raymond P. Brandt, „Oil a New Soviet Weapon in Economic and Political Offensive Against West“, *St. Louis Post-Dispatch*, 4 iunie 1961.
6. Charles Moore, *Margaret Thatcher: The Authorized Biography*, vol. 1, *From Grantham to the Falklands* (New York, Knopf, 2013), pp. 578–579.
7. Moore, *Margaret Thatcher*, p. 584; Gustafson, *The Bridge*, p. 160; George Shultz, *Turmoil and Triumph: Diplomacy, Power, and the Victory of the American Ideal* (New York, Charles Scribner's Sons, 1993), pp. 89, 140.

Capitolul 12

1. Edward J. Epstein, *How America Lost Its Secrets* (New York, Vintage 2017), pp. 143–144; Angela Stent, *The Limits of Partnership: US-Russian Relations in the Twenty-First Century* (Princeton, Princeton University Press, 2014), p. 270.
2. Stent, *The Limits of Partnership*, pp. 219, 270, 293.
3. Jeffrey Goldberg, „The Obama Doctrine“, *Atlantic*, aprilie 2016; James Marson, „Putin to the West“, *Time*, 25 mai 2009.
4. Oliver Stone, *The Putin Interviews: Oliver Stone Interviews Vladimir Putin* (New York, Hot Books, 2017) p. 65.
5. Mark Kramer, „Why Did Russia Give Away Crimea“, 19 mai 2014, Cold War International History Project e-Dossier No. 47; William Taubman, *Khrushchev: The Man and His Era* (New York, Norton, 2003), capitolele 9 și 10.
6. U.S. Treasury Secretary Jacob J. Lew, „Evolution of Sanctions and Lessons for the Future“, Carnegie Endowment for International Peace, Washington, D.C., 30 martie 2016; Ministrul Justiției și al Securității, Guvernul Țărilor de Jos, „Decizie de punere sub acuzare în cazul MH17“, Scrisoare către Parlament, 19 iunie 2019.
7. Lew, „Evolution of Sanctions“; Jacob Lew și Richard Nephew, „The Use and Misuse of Economic Statecraft“, *Foreign Affairs*, noiembrie/decembrie 2018.
8. U.S. Geological Survey, „Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle“, 2008; „Russia Plants Flag Under N Pole“, BBC News, 2 august 2007.
9. U.S. Energy Information Administration, *Technically Recoverable Shale Oil and Shale Gas Resources: An Assessment of 137 Shale Formations in 41 Countries Outside the United States*, iunie 2013, tabel 4, p. 8; Timothy Gardner, „Exxon Winds Down Drilling“, Reuters, 19 septembrie 2014; Jack Farchy, „Gazprom Neft Strives to Go It Alone“, *Financial Times*, 3 ianuarie 2017.

Capitolul 13

1. Interviu cu Aleksei Kudrin.
2. Fondul Monetar Internațional, „Russian Federation: 2019 Article IV Consultation Staff Report“, august 2019.

Capitolul 14

1. Donald Tusk, „A United Europe Can End Russia's Energy Stranglehold“, *Financial Times*, 21 aprilie 2014; Maroš Šefčovič. „Nord Stream II—

- Energy Union at the Crossroads“, Bruxelles, 6 aprilie 2016; „Germany to Back Nord Stream 2 Despite Ukraine Tensions“, EURACTIV.com cu Reuters, 4 decembrie 2018 (proiect comercial); Thane Gustafson, *The Bridge: Natural Gas in a Redivided Europe*, (Cambridge, Harvard University Press, 2020), capitolul 12.
2. „Sally Yates and James Clapper Testify on Russian Election Interference“, *Washington Post*, 8 mai 2017; Ben Smith, Blog, „Hillary: Putin «Doesn't Have a Soul»“, *Politico*, 6 ianuarie 2008; Michael Crowley și Julia Ioffe, „Why Putin Hates Hillary“, *Politico*, 25 iulie 2016.
 3. Polina Nikolskaya, „Russia's Largest Oil Producer Says New US Sanctions Are Going to Backfire“, *Business Insider*, 3 august 2017.
 4. Declarația președintelui Donald J. Trump despre semnarea „Countering America's Adversaries Through Sanctions Act“, 2 august 2017.
 5. Gustafson, *The Bridge*, p. 411.
 6. Elena Mazneva, Patrick Donahue și Anna Shiryayevskaya, „Germany, Austria Tell U.S. Not to Interfere“, *Bloomberg*, 15 iunie 2017; Alissa de Carbonnel și Vera Eckert, „EU Stalls Russian Gas Pipeline“, Reuters, 21 martie 2017.
 7. Wolfgang Ischinger, „Why Europeans Oppose the Russian Sanctions Bill“, *Wall Street Journal*, 17 iulie 2017; Andrew Rettman, „Merkel: Nord Stream 2 Is «Political»“, *EUObserver*, 11 aprilie 2018; Scrisoarea Senatului SUA către secretarul Trezoreriei Steven Mnuchin și adjunctul secretarului de stat John J. Sullivan, 15 martie 2018; CNBC, 11 iulie 2018; Steven Erlanger și Julie Hirschfeld Davis, „Trump vs. Merkel“, *New York Times*, 11 iulie 2018; Tom DiChristopher, „Behind Nord Stream 2“, CNBC, 11 iulie 2018; „Trump and Juncker Agree“, CNBC, 25 iulie 2018.
 8. Roman Olearchyk și Henry Foy, „Zelensky Stands Firm“, *Financial Times*, 10 decembrie 2019; Helen Maguire și Ulf Mauder, conferința de presă Putin-Merkel, 11 ianuarie 2020, http://en.kremlin.ru/events/president/transcript/press_conferences/62565.
 9. Fișă informativă a Comisiei Europene, „O strategie a UE pentru gazul natural lichefiat și pentru stocarea gazelor“, 16 februarie 2016; Groningen, Field Summary Report, IHS Markit, februarie 2020.
 10. Andrius Sytas și Nerijus Adomaitis, „Lithuania Installs LNG Terminal to End Dependence on Russian Gas“, *Daily Mail*, 27 octombrie 2014.
 11. Asociația Producătorilor de Gaz din Ucraina, <http://agpu.org.ua/en/>.
 12. „Ceremony of First Tanker Loading“, Kremlin, 8 decembrie 2017, <http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/56338>; Henry Foy, „Russia's LNG Ambitions“, *Financial Times*, 27 decembrie 2017; Matthew Sagers, Dena Sholk, Anna Galtsova și Thane Gustafson, „Russia's New LNG Strategy“, IHS Markit, aprilie 2018.
 13. Gregory Meyer, Ed Crooks, David Sheppard și Andrew Ward, „Gas from Russian Arctic to Warm Homes in Boston“, *Financial Times*, 22 ianuarie 2018; www.markey.senate.gov/news/press-releases/senator-markey-calls-for-greater-scrutiny-of-lng-shipments-from-russia-to-the-united-states.
 14. Henry Foy, „Russia's Novatek Shows Resilience“, *Financial Times*, 1 august 2018.
 15. John Webb și Stanislav Yazynin, „Russia's Northern Sea Route“, IHS Energy, aprilie 2015.
 16. Sagers *et al.*, „Russia's New LNG Strategy“; Foy, „Russia's LNG Ambitions“.

Capitolul 15

1. „Merkel Sees No End to EU Sanctions“, Reuters, 19 august 2016; James Henderson și Tatiana Mitrova, „Energy Relations Between Russia and China: Playing Chess with the Dragon“, Oxford Institute for Energy Studies, august 2016; Sergei Karaganov, „Global Tendencies and Russian Policies“, *Russia in Global Affairs*, 13 februarie 2016; „Press Statement Following Russian-Chinese Talks“, Kremlin, 20 mai 2014, <http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/21047>; Angela Stent, *Putin's World: Russia Against the West and with the Rest* (New York, Twelve 2019), p. 103; Angela Stent, *The Limits of Partnership: US-Russian Relations in the Twenty-First Century* (Princeton, Princeton University Press, 2014).
2. Bobo Lo, *Russia and the New World Disorder* (Londra, Chatham House, 2015), p. 133; transcrierea conversației lui Putin cu Lionel Barber și Henry Foy, *Financial Times*, 27 iunie 2019, <https://www.ft.com/content/878d2344-98f0-11e9-9573-ee5cbb98ed36>.
3. Brian Spegele, Wayne Ma și Gregory L. White, „Russia and China Agree“, *Wall Street Journal*, 21 mai 2014; „Răspunsuri la întrebările jurnaliștilor în urma unei vizite în China“, Kremlin, 21 mai 2014, <http://en.kremlin.ru/events/president/news/21064>.
4. Erica Downs, „China's Quest for Oil Self-Sufficiency in the 1960s“, manuscris nepublicat, 2001.
5. „Press Statements Following Russian-Chinese Talks“, Kremlin, 8 mai 2015, <http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/49433> („key partner“); Cheang Ming, „«Best Time in History» for China-Russia Relationship“, CNBC, 4 iulie 2017; „Putin: Outside Interference in South China Sea Dispute Will Do Only Harm“, Reuters, 5 septembrie 2016; Nikolai Novichkov și James Hardy, „Russia Ready to Supply «Standard» Su-3s“, *Jane's*, 25 noiembrie 2014; Aleksandr Gabuev, „China and Russia: Friends with Strategic Benefits“, Carnegie, 7 aprilie 2017; „Russia-China Military Ties «at All-Time High»“, RT, 23 noiembrie 2016.
6. Oliver Stone, *The Putin Interviews: Oliver Stone Interviews Vladimir Putin* (New York, Hot Books, 2017), p. 90.
7. Dragoș Tîrnoveanu, „Russia, China and the Far East Question“, *The Diplomat* 20 ianuarie 2016.
8. „Pancake Diplomacy“, *The Week*, 12 septembrie 2018.

Capitolul 16

1. Halford Mackinder, „The Geographical Pivot of History“, *Geographical Journal* 23, nr. 4, aprilie 1904, pp. 421–437.
2. Dan Morgan și David B. Ottaway, „Azerbaijan's Riches Alter the Chessboard“, *Washington Post*, 4 octombrie 1998.
3. Daniel Yergin, *The Quest: Energy, Security, and the Remaking of the Modern World* (New York, Penguin, 2011), capitolele 2 și 3; Amy Myers Jaffe și Robert A. Manning, „The Myth of the Caspian «Great Game»: The Real Geopolitics of Energy“, *Survival* 40, nr. 4 (iarna 1998–1999), p. 116.
4. Georgi Gotev, „Kazakhstan's Transition“, EURACTIV.com, 24 aprilie 2019.
5. „Plenary Session of St Petersburg International Economic Forum“, Kremlin, 7 iunie 2019, <http://en.kremlin.ru/events/president/news/60707>; Radina Gigova,

„Xi Gets Russian Ice Cream from «Best and Bosom Friend»“, CNN, 17 iunie 2019.

6. Ceremonia de la gazoductul „Puterea Siberiei“, <https://www.youtube.com/watch?v=vzafjHkxPk> Anna Galtsova, Jenny Yang și Sofia Galas, „Power of Siberia: Upcoming Debut to the China Gas Market“, IHS Markit, 25 noiembrie 2019; discursul lui Putin, 10 martie 2020: <http://en.kremlin.ru/events/president/news/62964>; The Economist, 10 martie 2020.

PARTEA A III-A

Capitolul 17

1. Congressional Research Service, „U.S.-China Investment Ties“, 28 august 2019 și „U.S.-China Trade and Economic Relations“, 29 ianuarie 2020; NAFSA: Association of International Educators (Chinese university students).
2. Bill Clinton, *My Life* (New York, Vintage, 2005), p. 922; Bill Clinton, discurs, Johns Hopkins SAIS, Washington, D.C., 9 martie 2000.
3. Jacqueline Varas, „Trade Policy Under President Trump“, American Action Forum, Insight, 13 decembrie 2016.
4. Graham Allison, *Destined for War: Can America and China Escape Thucydides's Trap?* (Boston: Houghton Mifflin Harcourt, 2017); „Xi Jinping's Speech on China-U.S. Relations in Seattle“, *Beijing Review*, 23 septembrie 2015.
5. Autorul cărții *The China Dream*, colonelul Liu Mingfu, propune „un maraton de 100 de ani“ în care China va deveni importantă. Acesta a dat titlul cunoscutei cărți a lui Michael Pillsbury *The Hundred-Year Marathon: China's Secret Strategy to Replace America as the Global Superpower* (New York, St. Martin's Griffin, 2016). De asemenea, Michael Fabey, *Crashback: The Power Clash Between the U.S. and China in the Pacific* (New York, Scribner, 2017), p. 59; Minghao Zhao, „Is a New Cold War Inevitable? Chinese Perspectives on US-China Strategic Competition“, *Chinese Journal of International Politics* 12, nr. 3 (2019), p. 374.
6. Allison, *Destined for War*, p. 13.
7. IHS Markit AutoInsight.
8. Nicholas Eberstadt, „With Great Demographics Comes Great Power“, *Foreign Affairs*, iulie/august 2019; Nicholas Eberstadt, „China's Demographic Outlook to 2040 and Its Implications“, American Enterprise Institute, ianuarie 2019.
9. „Xi Wants High-Tech Fighting Force“, *China Daily*, 1 mai 2018; „Military expenditure by country“, SIPRI, 2019; „The U.S.-China Military Scorecard“, RAND Corporation, 2015; Elbridge Colby, „How to Win America's Next War“, *Foreign Policy*, 5 mai 2019; *Jane's*, „China's Advanced Weapons Systems“, 12 mai 2018. Acest raport citează o lucrare chinezească, *The Science of Military Strategy*, p. 8.
10. Michael Gordon, „Marines Plan to Retool to Meet China Threat“, *Wall Street Journal*, 22 martie 2020; David H. Berger, *Force Design*, United States Marine Corps, martie 2020, p. 2.
11. Evan Osnos, „Making China Great Again“, *New Yorker*, 1 ianuarie 2018.
12. „Discursul președintelui Xi Jinping“, *China Daily*, 14 mai 2017.
13. Interviu cu James Stavridis; Allison, *Destined for War*, p. 150; Robert D. Kaplan, specialist în geografie și geopolitică, descrie Marea Chinei de Sud drept „un nod principal al puterii politice globale, având un rol esențial în

păstrarea echilibrului puterii din lumea întreagă“. Robert D. Kaplan, *Asia's Cauldron: The South China Sea and the End of a Stable Pacific* (New York, Random House 2015), p. 49.

Capitolul 18

1. Centre des Archives Diplomatiques du Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères, 32 CPCOM/79, ASIE 1930–1940, CHINE, E 513-0 sd/e 749.
2. Monique Chemillier-Gendreau, *Sovereignty over the Paracel and Spratly Islands* (Cambridge, MA, Kluwer Law International, 2000), pp. 226–227; Clive Schofield și Ian Storey, *The South China Sea Dispute: Increasing Stakes and Rising Tension* (Washington, D.C., Jamestown Foundation, 2009), p. 11; David Hancox și Victor Prescott, *A Geographical Description of the Spratly Islands and an Account of Hydrographic Surveys Amongst Those Islands*, International Boundaries Research Unit, Maritime Briefing, vol. 1, nr. 5. 6 (1995), p. 38; Stein Tonnesson, „The South China Sea in the Age of European Decline“, *Modern Asian Studies* 40 (2006), pp. 1–57, 3.
3. Centre des Archives Diplomatiques du Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères, 32 CPCOM/79, ASIE 1930–1940, CHINE, E 513-0 sd/e 749.
4. „How Much Trade Transits the South China Sea?“, China Power, Project CSIS, 10 octombrie 2019; Schofield și Storey, *South China Sea Dispute*, p. 9; Alan Dupont, „Maritime Disputes in the South China Sea: ASEAN's Dilemma“, *Perspectives on the South China Sea*, ed. Murray Hiebert, Phuong Nguyen și Gregory Poling (Washington, D.C., CSIS, 2014), p. 46; Ian Storey, „Disputes in the South China Sea: Southeast Asia's Troubled Waters“, *Politique Étrangère* 79, nr. 3 (2014), p. 11.
5. Chemillier-Gendreau, *Sovereignty over the Paracel and Spratly*, pp. 205–206, 210 – 211; Bill Hayton, *The South China Sea: The Struggle for Power in Asia* (New Haven Yale University Press, 2014), pp. 54–55.
6. State Council, White Paper on South China Sea, iulie 2016, document în engleză.
[www.gov.cn](http://www.gov.cn/state_council/ministries/2016/07/13/content_281475392503075.htm)
/state_council/ministries/2016/07/13/content_281475392503075.htm; Henry Kissinger, *On China* (New York, Penguin, 2011); Hayton, *The South China Sea*, p. 55, Denis Twitchett și John K. Fairbank, *The Cambridge History of China*, vol. 10, *Late Ch'ing, 1800–1911, Part 1* (Cambridge, Cambridge University Press, 1978), capitolul 5.
7. State Council, White Paper on South China Sea, http://english.www.gov.cn/state_council/ministries/2016/07/13/content_281475392503075.htm; Peter A. Dutton, „Through a Chinese Lens“, *Proceedings of the U.S. Naval Institute* 136, nr. 4 (aprilie 2010), p. 25; Zou Keyuan, „The Chinese Traditional Maritime Boundary Line in the South China Sea and Its Legal Consequences for the Resolution of the Dispute over the Spratly Islands“, *International Journal of Maritime and Coastal Law* 14, nr. 1 (1999), p. 33; Hayton, *The South China Sea*, p. 56; William Callahan, „The Cartography of National Humiliation and the Emergence of China's Geobody“, *Public Culture* vol. 21, nr. 1, iarna 2009, p. 154; „Spratlys – Spratly Islands (Nansha Islands) of China“, www.spratlys.org/islands-names/1935.htm (cronologia hărților). Despre Bai Meichu și *Journal of Geographical Studies*, vezi Pei-yin Lin și Weipin Tsai, *Print, Profit, and Perception: Ideas, Information and Knowledge in Chinese Societies, 1895–*

- 1949 (Leiden: Brill, 2014), pp. 105–111 și Brian Moloughney și Peter Zarrow, ed., *Transforming Society: The Making of a Modern Academic Discipline in Twentieth Century China* (Hong Kong: Chinese University of Hong Kong Press, 2011), pp. 310–317, 331–332.
8. Tonnesson, „The South China Sea in the Age of European Decline“, p. 29.
 9. Philip Short, *Mao: A Life* (New York, Henry Holt, 2000), pp. 418–420; Zheng Wang, „The Nine-Dashed Line, «Engraved in our Hearts»“, *The Diplomat*, 25 august 2014.

Capitolul 19

1. Declarație publică a Guvernului Republicii Populare Chineze cu privire la chestiunea jurisdicției în arbitrajul din Marea Sudului inițiat de Republica Filipine, 7 decembrie 2014.
2. Zhiguo Gao și Bing Bing Jia, „The Nine-Dash Line in the South China Sea: History, Status, and Implications“, *American Journal of International Law* 107, nr. 1 (ianuarie 2013), p. 101; Bill Hayton, *The South China Sea: The Struggle for Power in Asia* (New Haven Yale University Press, 2014), pp. 24–26; Florian Dupuy și Pierre-Marie Dupuy, „A Legal Analysis of China's Historic Rights Claim in the South China“, *American Journal of International Law* 107, nr. 1 (ianuarie 2013), pp. 124, 136–141; Robert Beckman, „The UN Convention of the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea“, *American Journal of International Law* 107, nr. 1 (ianuarie 2013), p. 143; U.S. Department of State, „Limits in the Seas: Maritime Claims in the South China Sea“, 5 decembrie 2014, p. 9.
3. Inițiativa Asiei privind transparența maritimă la Centrul de Studii Strategice și Internaționale, Washington, pentru informații și hărți cu privire la Marea Chinei de Sud: <https://amti.csis.org> și <https://amti.csis.org/island-tracker/china/>; David E. Sanger și Rick Gladstone, „Piling Sand in a Disputed Sea“, *New York Times*, 8 aprilie 2015.
4. U.S. Department of State, „Limits in the Seas“, pp. 16, 19; Zhiguo Gao și Bing Bing Jia, „The Nine-Dash Line in the South China Sea“, p. 102; Dupuy și Dupuy, „A Legal Analysis of China's Historic Rights Claim“, p. 139.
5. Interviu cu Robert Beckman.
6. Jeff Himmelman, „A Game of Shark and Minnow“, *New York Times Magazine*, 27 octombrie 2013; Ben Blanchard, „Duterte Aligns Philippines“, Reuters, 20 octombrie 2016. People's Republic of China, „China Adheres to the Position of Settling Through Negotiation the Relevant Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea“, iulie 2016; State Council, White Paper on South China Sea, iulie 2016, http://english.www.gov.cn/state_council/ministries/2016/07/13/content_281475392503075.htm.
7. Interviuri cu Robert Beckman și Antonio Carpio.
8. Shih Hsiu-Chuan, „Ma Addresses Nation's Role in S China Sea“, *Taipei Times*, 2 septembrie 2014; „Joining the Dashes“, *The Economist*, 4 octombrie 2014.

Capitolul 20

1. Ezra Vogel, *Deng Xiaoping and the Transformation of China* (Cambridge, Harvard University Press, 2013); Richard Baum, *Burying Mao: Chinese Politics in the Age of Deng Xiaoping* (Princeton, Princeton University

- Press, 1994); Daniel Yergin și Joseph Stanislaw, *The Commanding Heights: The Battle for the World Economy* (New York, Touchstone, 2002), p. 197.
2. Bill Hayton, *The South China Sea: The Struggle for Power in Asia* (New Haven: Yale University Press, 2014), pp. 28, 121.
 3. Carlyle A. Thayer, „Recent Developments in the South China Sea: Implications for Peace, Stability, and Cooperation in the Region“, *South China Sea Studies*, 24 martie 2011, p. 3; U.S. Department of State, „Limits in the Seas“; Tran Truong Thuy și Le Thuy Trang, *Power, Law, and Maritime Order in the South China Sea* (Lanham, Lexington Books, 2015), pp. 103–115.
 4. Interviu; Hillary Rodham Clinton, *Hard Choices* (New York, Simon & Schuster, 2014), p. 79; Edward Wong, „Chinese Military Seeks to Extend Its Naval Power“, *New York Times*, 23 iulie 2010.

Capitolul 21

1. Interviu cu Tommy Koh.
2. Louise Levathes, *When China Ruled the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405–1433* (New York, Oxford University Press, 1994), pp. 170, 88, 20; Geoff Wade, „The Zheng He Voyages: A Reassessment“, *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society* 78, nr. 5. 1 (2005), pp. 37–58; Valerie Hansen, *The Open Empire: A History of China to 1800* (New York, Norton, 2015), pp. 352–360.
3. Michael Fabey, *Crashback: The Power Clash Between the U.S. and China in the Pacific* (New York, Scribner, 2017), p. 65; Joseph Kahn, „China Has an Ancient Mariner to Tell You About“, *New York Times*, 20 iulie 2005.
4. Kurt Campbell, *The Pivot: The Future of American Statecraft in Asia* (New York, Twelve, 2016), pp. 185–187; Patrick E. Tyler, „China Warns U.S. to Keep Away from Taiwan Strait“, *New York Times*, 18 martie 1996.
5. Peng Yining, „Sea Change“, *China Daily*, 24 septembrie 2014; Jeremy Page, „As China Expands Its Navy“, *Wall Street Journal*, 30 martie 2015.
6. Henry Kissinger, *On China*, (New York, Penguin, 2011), pp. 514–527.

Capitolul 22

1. H.C. Ling, *The Petroleum Industry of the People's Republic of China* (Palo Alto, CA, Hoover Institution Press, 1975).
2. *Far Eastern Economic Review*, februarie 2004.
3. Xizhou Zhou, „Battle for the Blue Skies: How China's Anti-Smog Campaign Triggered a Natural Gas Crisis and a Switch to «Clean Coal»“, IHS Markit, 15 martie 2018; Jenny Yang și Xiaomin Liu, „The Battle for the Blue Sky Continues“, IHS Markit, 9 iulie 2018.
4. „In High Seas, China Moves Unilaterally“, *New York Times*, 8 mai 2014; John Ruwitch și Nguyen Phuong Ling, „Chinese Oil Rig Moved Away“, Reuters, 16 iulie 2014; „China, Vietnam to Address Maritime Disputes Without Using «Megaphone Diplomacy»: Xinhua“, Reuters, 27 decembrie 2014; Khanh Vu, „Chinese Ship Leaves Vietnam's Waters“, Reuters, 24 octombrie 2019; Carl Thayer, „A Difficult Summer in the South China Sea“, *The Diplomat*, noiembrie 2019.
5. Dylan Mair și Rachel Calvert, „Energy Drivers for Offshore Cooperation“, revizuit 2019, IHS Markit, nepublicat; U.S. Energy Information Administration, „South China Sea“, 7 februarie 2013; U.S. EIA, „Contested Areas of South China Sea Likely Have Few Conventional Oil and Gas Resources“, 3 aprilie 2013; Lee Hsien Loong, „The Endangered Asian Century“, *Foreign Affairs*, iulie-august 2020, p. 59.

Capitolul 23

1. Arthur Donovan și Joseph Bonney, *The Box That Changed the World: Fifty Years of Container Shipping* (East Windsor, Commonwealth Business Media, 2006), p. 46; Marc Levinson, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger* (Princeton, Princeton University Press, 2006), p. 15; Peter Drucker, *Innovation and Entrepreneurship*, www.academia.edu/38623791/Innovation_and_entrepreneurship_-_Peter_F_Drucker, p. 31.
2. *Journal of Commerce*, 3 iunie 2001; Donovan și Bonney, *The Box*, pp. 51–52, 97; Levinson, *The Box*, p. 165.
3. IHS Markit PIERs și IHS World Trade Service; *Journal of Commerce*, 3 iunie 2001; Donovan și Bonney, *The Box*, p. 177.

Capitolul 24

1. Sarah Raine și Christian Le Mièrre, *Regional Disorder: The South China Sea Dispute* (New York, Routledge, 2013), p. 167.
2. Interviu cu Bilahari Kausikan.
3. Xi Jinping, „China-US Ties“, *China Daily*, 24 septembrie 2015. Xi Jinping, *The Governance of China* (Beijing, Foreign Language Press, 2014), pp. 479–480.
4. Xi Jinping, „Achieving Rejuvenation Is the Dream of the Chinese People“, *Governance of China*, pp. 37–39; „Xi Pledges Great Renewal of Chinese Nation“, *People's Daily*, 30 noiembrie 2012; Edward Wong, „Signals of a More Open Economy in China“, *New York Times*, 9 decembrie 2012.
5. Elizabeth C. Economy, *The Third Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State* (New York, Oxford University Press, 2018); Xi Jinping, discurs în Congresul Național al Poporului, *China Daily*, 22 martie 2018; „Xi Jinping Promises More Assertive Chinese Foreign Policy“, *Financial Times*, 20 martie 2018.
6. „«Leave Immediately»: US Navy Plane Warned over South China Sea“, CNN, 24 august 2018, www.stltoday.com/news/world/leave-immediately-us-navy-plane-warned-over-south-china-sea/article_fcb06c65-9775-5f07-b3d9-bfa4cea0a28d.
7. Michael R. Pompeo, „America's Indo-Pacific Economic Vision“, observații la Camera de Comerț a SUA, Washington, D.C., 30 iulie 2018; Joe Gould, „U.S. Senate Panel Sets Sights“, *Defense News*, 6 iunie 2018.
8. Interviu cu Tommy Koh.
9. Interviu cu Chan Heng Chee.
10. Interviu cu Adam P. Liff și G. John Ikenberry, „Racing Toward Tragedy?: China's Rise, Military Competition in the Asia Pacific, and the Security Dilemma“, *International Security* 39, nr. 2 (toamnă, 2014), p. 78.
11. Liff și Ikenberry, „Racing Toward Tragedy?“, p. 72; Interviu cu Peter Ho; Consiliul pentru Relații Externe, „Conflict in the South China Sea: Contingency Planning Memorandum Update“; Interviu.
12. *Defusing the South China Sea Disputes: A Regional Blueprint* (Washington, D.C., CSIS, 2018); Raine și Le Mièrre, *Regional Disorder*, pp. 179–214; Bonnie Glaser, „A Step Forward in U.S.-China Military Ties: Two CBM Agreements“, Inițiativa pentru transparența maritimă a Asiei, 11 noiembrie 2014.
13. Interviu cu Yoriko Kawaguchi; Yoji Koda, „Japan's Perspectives on U.S. Policy Toward the South China Sea“, în *Perspectives on the South China Sea*, ed. Murray Hiebert, Phuong Nguyen și Gregory Poling (Washington, D.C., CSIS, 2014), pp. 85–87; Ian Storey și Lin Cheng-yi,

The South China Sea Dispute: Navigating Diplomatic and Strategic Tensions (Singapore, ISEAS, 2016), p. 5.

14. Jacqueline Varas, „Trade Policy Under President Trump“, American Action Forum, Insight, 13 decembrie 2016; Thomas Franck, „Trump Doubles Down: «Trade Wars Are Good, and Easy to Win»“, CNBC, 2 martie 2018.
15. Kurt M. Campbell și Jake Sullivan, „Competition without Catastrophe: How America Can Both Challenge and Coexist with China“, *Foreign Affairs*, septembrie/octombrie 2019; Michael D. Swaine, „Chinese Views on the U.S. National Security and National Defense Strategies“, Carnegie Endowment for International Peace, 1 mai 2018; „China in U.S. National Security Strategy Reports, 1987–2017“, USC U.S.-China Institute, 18 decembrie 2017, <https://china.usc.edu/china-us-national-security-strategy-reports-1987-2017>; Susan Thornton, „Is American Diplomacy with China Dead?“, *Foreign Service Journal*, iulie-august 2019; David Shambaugh, „U.S.-China Rivalry in Southeast Asia“, *International Security*, primăvară 2018, p. 88.
16. Strategia de Securitate Națională a SUA, decembrie 2017.
17. Rezumatul Strategiei Naționale de Apărare a SUA – 2018.
18. „Remarks by Secretary Esper in a Joint Press Conference with Senior Afghan Officials and Resolute Support Mission Commander“, <https://www.defense.gov/Newsroom/Transcripts/Transcript/Article/1994448/remarks-by-secretary-esper-in-a-joint-press-conference-with-senior-afghan-office/>; discuție.
19. „Vice President Pence on the Administration’s Policy Toward China“, Hudson Institute, Washington, D.C., 4 octombrie 2018.
20. State Council, People’s Republic of China, „China’s National Defense in the New Era“, iulie 2019, english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201907/24/content_WS5d3941ddc6d08408f502283d.html; „China Warns of War in Case of Move Towards Taiwan Independence“, CNBC, 23 iulie 2019.
21. Anthony H. Cordesman, „China’s New 2019 Defense White Paper“, CSIS, 24 iulie 2019; interviu; Consiliul Național de Securitate, „White House Strategic Approach to the People’s Republic“, 26 mai 2020.
22. Elsa B. Kania, „Made in China 2025, Explained“, *The Diplomat*, 1 februarie 2019; Pence, „Administration’s Policy Toward China“.
23. „Huawei Is at the Centre of Political Controversy“, *The Economist*, 27 aprilie 2019; Robert Zoellick, „Can America and China Be Stakeholders?“, 4 decembrie 2019 (Carnegie Endowment for International Peace); de asemenea, Robert Zoellick, „The China Challenge“, *The National Interest*, februarie 2020.

Capitolul 25

1. Xi Jinping, „Work Together to Build the Silk Road Economic Belt“, în Xi Jinping, *The Governance of China* (Beijing, Foreign Language Press, 2014), pp. 315–319.
2. Craig Benjamin, *Empires of Ancient Eurasia: The First Silk Roads Era, 100 BCE–250 CE* (Cambridge, Cambridge University Press, 2018), p. 144; Valerie Hansen, *The Silk Road: A New History* (Oxford: Oxford University Press, 2012), pp. 5–8, harta 2.
3. Hansen, *The Silk Road*, pp. 14–16.
4. Xi Jinping, discurs în fața parlamentului indonezian, Jakarta, 2 octombrie 2013.

5. Nadège Rolland, „China's Eurasian Century“, National Bureau of Asian Research, 23 mai 2017, p. 51.
6. Ministerul chinez al Afacerilor Externe „Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying's Remarks on the U.S. House of Representatives Passing the Uyghur Human Rights Policy Act of 2019“, 4 decembrie 2019; Jonathan D. Pollack și Jeffrey A. Bader, *Looking Before We Leap: Weighing the Risks of US-China Disengagement*, Brookings Foreign Policy Brief, iulie 2019; Lindsay Maizland; Lucy Hornsby, „Chinese Official Defends Mass Incarceration of Uighurs“, *Financial Times*, 12 martie 2019; Steven Lee Myers, „China Defends Crackdown on Muslims, and Criticizes *Times* Article“, 18 noiembrie 2019; Sheena Chestnut Greitens, Myunhee Lee și Emir Yazici, „Counterterrorism and Preventative Repression: China's Changing Strategy on Xinjiang“, *International Security*, iarnă, 2019/2020, pp. 9–47.
7. Evan Osnos, „Making China Great Again“, *New Yorker*, 8 ianuarie 2018.
8. Interviu cu Bilahari Kausikan; Kurt Campbell, *The Pivot: The Future of American Statecraft in Asia* (New York, Twelve 2016), capitolul 1.
9. David F. Gordon, Haoyu Tong și Tabatha Anderson, „Beyond the Myths – Towards a Realistic Assessment of China's Belt and Road Initiative: The Development-Finance Dimension“, Institutul Internațional de Studii Strategice, martie 2020, p. 7; Liff și Ickenberry, „Racing Toward Tragedy?“, pp. 53, 58.
10. Rolland, „China's Eurasian Century“, pp. 46, 96; interviu.
11. Erich Schwartzel, „China's Hollywood Challenge“, *Wall Street Journal*, 28 decembrie 2017; Rolland, „China's Eurasian Century“, p. 191; Asian Infrastructure Investment Bank, www.aiib.org/en/index.html.
12. Interviu; „Panama President Cheers China's «Belt and Road» Initiative“, AP News, 2 aprilie 2019; IHS Markit, „Which Countries Are in China's Belt and Road Initiative?“, mai 2019.
13. Rolland, „China's Eurasian Century“, pp. 84, 82, 87; Stefan Reidy, „The New Silk Road: What Should Shippers of Goods Expect from the New Era of TransEurasian Freight Forwarding“, Arviem, 3 octombrie 2017.
14. Interviu.
15. „China's Super Link to Gwadar Port“, *South China Morning Post*, <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/pakistan.html>.
16. Jeremy Page și Saeed Shah, „China's Global Building Spree“, *Wall Street Journal*, 22 iulie 2018; Saeed Shah și Bill Spindle, „U.S. Seeks to Avoid a Pakistan Bailout“, *Wall Street Journal*, 31 iulie 2018; Fondul Monetar Internațional, „IMF Executive Board Approves US\$6 Billion 39-Month EFF Arrangement for Pakistan“, 3 iulie 2019.
17. Christine Lagarde, „Belt and Road Initiative: Strategies to Deliver in the Next Phase“, IMF-PBC Conference, Beijing, 17 aprilie 2018; Maria Abi-Habib, „How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port“, *New York Times*, 25 iunie 2018; Matt Ferchen și Anarkale Perera, „Why Unsustainable Chinese Deals Are a Two-Way Street“, Carnegie-Tsinghua Center for Global Policy, 23 iulie 2019.
18. Amanda Erickson, „Malaysia Cancels Two Big Chinese Projects“, *Washington Post*, 21 august 2018; Lucy Horby, „Mahathir Mohamad Warns Against «New Colonialism»“, *Financial Times*, 20 august 2018.
19. Ministerul Finanțelor, Republica Populară Chineză, „Debt Sustainability Framework for Participating Countries of the Belt and Road Initiative“, 25 aprilie 2019; IHS Markit, „Changing Role of Chinese Lending“,

august 2019; Gordon, Tong și Anderson, „Realistic Assessment of China's Belt and Road“, pp. 11–15.

20. Inițiativa pentru transparență maritimă a Asiei, „Ports and Partnerships: Delhi Invests in Indian Ocean Leadership“, <https://amti.csis.org/ports-and-partnerships-delhi-invests-in-indian-ocean-leadership/>; Harsh V. Pant, „India Challenges China's Belt-Road Intentions“, Yale Global Online, 22 iunie 2017; Dhruva Jaishankar, „Acting East: India in the Indo-Pacific“, Brookings India, octombrie 2019, pp. 4, 11.

PARTEA A IV-A

Capitolul 26

1. Missy Ryan, „Islamic State Threat“, Reuters, 21 august 2014.
2. Roger Adelson, *Mark Sykes: Portrait of an Amateur* (Londra, Jonathan Cape, 1975); Christopher Simon Sykes, *The Man Who Created the Middle East: A Story of Empire, Conflict, and the Sykes–Picot Agreement* (Londra, William Collins, 2017); James Barr, *A Line in the Sand: Britain, France, and the Struggle That Shaped the Middle East* (New York, Norton, 2012), pp. 7, 15.
3. David Fromkin, *A Peace to End All Peace: The Fall of the Ottoman Empire and the Creation of the Modern Middle East* (New York, Henry Holt, 2009), p. 149; Barr, *A Line in the Sand*, pp. 13, 67.
4. Fromkin, *A Peace to End All Peace*, pp. 103, 141, 192; Sean McMeekin susține că ar trebui numit acordul Sazanov-Sykes–Picot datorită rolului ministrului rus de externe Serghei Sazanov în definirea obiectivelor imperiale ale Rusiei pentru împărțirea Imperiului Otoman. *The Ottoman Endgame: War, Revolution, and the Making of the Modern Middle East 1908–1923* (New York, Penguin, 2016), pp. 286–289.
5. Bruce Masters, *The Arabs of the Ottoman Empire, 1516–1918: A Social and Cultural History* (New York, Cambridge University Press, 2013), p. 181.
6. Scott Anderson, *Lawrence in Arabia: War, Deceit, Imperial Folly and the Making of the Modern Middle East* (Londra, Anchor Books, 2014), capitolul 7; Barr, *A Line in the Sand*, p. 18.
7. Declarația Balfour, 2 noiembrie 1917; Mark Tessler, *A History of the Israeli-Palestinian Conflict*, a 2-a ed. (Bloomington, Indiana University Press, 2009), p. 153; Isaiah Friedman, *Palestine, a Twice-Promised Land* (Abingdon, Routledge 2017), p. 220; Chaim Weizmann, *Trial and Error: Autobiography* (New York, Harper, 1949).
8. Barr, *A Line in the Sand*, p. 57; V.H. Rothwell, „Mesopotamia in British War Aims, 1914–1918“, *The Historical Journal* 13, nr. 2 (1970), pp. 289–290.
9. Adelson, *Mark Sykes*, pp. 294–295; Sykes, *The Man Who Created the Middle East*, pp. 324–330.
10. Margaret Macmillan, *Paris 1919: Six Months That Changed the World* (New York, Random House, 2003), p. 396, capitolele 8 și 27.
11. Macmillan, *Paris 1919*, pp. 397–398; Lady Bell, ed., *The Letters of Gertrude Bell* (Londra, Ernest Benn, 1927), p. 620.
12. Ali A. Allawi, *Faisal of Iraq* (New Haven, Yale University Press, 2014), p. 538.
13. Gamal Abdel Nasser, *Egypt's Liberation: The Philosophy of the Revolution* (Cairo, 1958); Said K. Aburish, *Nasser: The Last Arab* (Londra, Duckworth, 2004), p. 25; Anas Alahmed, „Voice of the Arabs Radio: Its Effects and Political Power During the Nasser Era (1953–1967)“, 12

martie 2011, <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstractid=2047212>.

14. Michael Oren, *Six Days of War: June 1967 and the Making of the Modern Middle East* (New York, Ballantine, 2003), p. 93; Jesse Ferris, *Nasser's Gamble: How Intervention in Yemen Caused the Six-Day War and the Decline of Egyptian Power* (Princeton, Princeton University Press, 2013).

Capitolul 27

1. Ray Takeyh, *Guardians of the Revolution: Iran and the World in the Age of the Ayatollahs* (Oxford: Oxford University Press, 2009), p. 133; „Iran's Supreme Leader Calls the Saudi Leaders «Idiots»“, DW, 28 mai, 2017, www.dw.com/en/irans-supreme-leader-calls-the-saudi-leaders-idiots/a-39013367; Mesajul de Hajj al Imamului Khamenei – 2016.
2. Jeffrey Goldberg, „Saudi Crown Prince: Iran's Supreme Leader“, *Atlantic*, 2 aprilie 2018; Mohammed bin Salman, interviu acordat revistei *Time*, 5 aprilie 2018.
3. Albert Hourani, *A History of the Arab Peoples* (Londra, Faber & Faber, 2005), pp. 30–37; Ira M. Lapidus, *A History of Islamic Societies* (Cambridge, Cambridge University Press, 2014), pp. 66–69; Pew Research Center, Forum on Religion & Public Life, „Mapping the Global Muslim Population“, octombrie 2009, „Muslims“, 18 decembrie 2012.
4. William Shawcross, *The Shah's Last Ride* (New York, Simon & Schuster, 1988), p. 179.
5. Richard Falk, „Trusting Khomeini“, *New York Times*, 16 februarie 1979; Ervand Abrahamian, *A History of Modern Iran* (Cambridge, Cambridge University Press, 2008), pp. 163–164; Kim Ghattas, *Black Wave: Saudi Arabia, Iran, and the Forty-Five Year Rivalry That Unraveled Culture, Religion, and Collective Memory in the Middle East* (New York, Henry Holt, 2020), capitolele 1, 2 și 4 (despre modul în care Khomeini și-a croit drum spre putere).
6. Pierre Razoux, *The Iran-Iraq War* (Cambridge, Harvard University Press, 2015), p. 2; Suzanne Maloney, *Iran's Political Economy Since the Revolution* (Cambridge, Cambridge University Press, 2015), capitolul 4.

Capitolul 28

1. Steve Coll, *Ghost Wars: The Secret History of the CIA, Afghanistan, and bin Laden, from the Soviet Invasion to September 10, 2001* (New York, Penguin, 2005), capitolul 2.
2. Coll, *Ghost Wars*, capitolul 2; Stuart Eizenstat, *President Carter: The White House Years* (New York, St. Martin's Press, 2018), pp. 653–654.
3. „Saddam Hussein Talks to the FBI: Interviews and Conversations with «High Value Detainee # 1», Session 3, in 2004“, National Security Archive Electronic Briefing Book No. 279, postat pe 1 iulie 2009; *Foreign Relations of the United States 1977–1980*, Volume XVIII, nr. 139; Pierre Razoux, *The Iran-Iraq War* (Cambridge, Harvard University Press, 2015), pp. 7–8.
4. Williamson Murray și Kevin M. Woods, *The Iran-Iraq War* (Cambridge, Cambridge University Press, 2014), pp. 36, 41, 45, 65; Pierre Razoux, *The Iran-Iraq War*, p. 3.
5. Murray și Woods, *The Iran-Iraq War*, p. 85.
6. Rodger W. Claire, *Raid on the Sun: Inside Israel's Secret Campaign That Denied Saddam the Bomb* (New York, Broadway Books, 2005); Razoux, *The Iran-Iraq War*, pp. 465–466.

7. Adel Al Toraifi, „Understanding the Role of State Identity in Foreign Policy Decision-making: The Rise of Saudi-Iranian Rapprochement (1997–2009)“, Teză de doctorat (London School of Economics, 2012), pp. 149, 154; Bruce Riedel, *Kings and Presidents: Saudi Arabia and the United States Since FDR* (Washington, D.C.: Brookings Institution Press, 2018), p. 97.
8. Kevin M. Woods, *The Mother of All Battles: Saddam Hussein's Strategic Plan for the Persian Gulf Wars* (Annapolis, Naval Institute Press, 2008), pp. 96, 197.
9. George H.W. Bush și Brent Scowcroft, *A World Transformed* (New York, Vintage, 1999), pp. 319–320.
10. Woods, *Mother of All Battles*, p. 186.
11. Bush și Scowcroft, *A World Transformed*, p. 489; Woods, *The Mother of All Battles*, pp. 243–245.
12. Micah Sifry și Christopher Cerf, *The Iraq War Reader: History, Documents, Opinions* (New York, Simon & Schuster, 2003), p. 618.
13. Sifry și Cerf, *The Iraq War Reader*, p. 269.
14. Strategic Studies Institute și U.S Army War College Press, *The U.S. Army in the Iraq War: Surge and Withdrawal 2003–2006*, vol. 1, pp. 140–144; Thomas E. Ricks, *Fiasco: The American Military Adventure in Iraq* (New York, Penguin, 2007), p. 163; Jim Mattis și Bing West, *Call Sign Chaos: Learning to Lead* (New York, Random House, 2019); Interviu cu Meghan O'Sullivan.
15. Susan Sachs și Kirk Semple, „Ex-Leader, Found Hiding in Hole“, *New York Times*, 14 decembrie 2003.
16. „Interviewing Saddam: FBI Agent Gets to the Truth“, 8 ianuarie 2008, <https://archives.fbi.gov/archives/news/stories/2008/ianuarie/piro012808>.

Capitolul 29

1. Kenneth M. Pollack, *The Persian Puzzle: The Conflict Between Iran and America* (New York, Random House, 2004), pp. 282, 324, capitolul 11; Bruce Riedel, *Kings and Presidents: Saudi Arabia and the United States Since FDR* (Washington, D.C., Brookings Institution Press, 2018), pp. 122–125.
2. Karim Sadjadpour, *Reading Khamenei: The World View of Iran's Most Powerful Leader* (Washington, D.C., Carnegie Endowment for International Peace, 2009).
3. Adel Al Toraifi, „Understanding the Role of State Identity in Foreign Policy Decision-Making“, teză de doctorat, (London School of Economics, 2012), pp. 200, 218, 215.
4. „U.S. Embassy Cables: Saudi King's Advice for Barack Obama“, *Guardian*, 28 noiembrie 2010; Jay Solomon, *The Iran Wars* (New York, Random House, 2016).
5. Ray Takeyh, *Guardians of the Revolution: Iran and the World in the Age of the Ayatollahs* (Oxford, Oxford University Press, 2009), pp. 161, 248; Joshua Teitelbaum, *What Iranian Leaders Really Say About Doing Away with Israel: A Refutation of the Campaign to Excuse Ahmadinejad's Incitement to Genocide* (Jerusalem, Jerusalem Center for Public Affairs, 2008), p. 66.
6. Ross Colvin, „«Cut Off Head»“, Reuters, 29 noiembrie 2010.
7. Interviu cu Carlos Pascual; Carlos Pascual, „The New Geopolitics of Energy“, Center for Global Energy Policy, Columbia University, 2015; Richard Nephew, *The Art of Sanctions: A View from the Field* (New York, Columbia University Press, 2018), capitolul 7.

8. Solomon, *Iran Wars*, p. 246.
9. „Iran Nuclear Crisis: What Are the Sanctions?“, BBC News, 30 martie 2015; Suzanne Maloney, *Iran's Political Economy Since the Revolution* (Cambridge, Cambridge University Press, 2015), p. 493.
10. William Burns, *The Back Channel: A Memoir of American Diplomacy and the Case for Its Renewal* (New York, Random House, 2019), capitolul 9; Wendy R. Sherman, „How We Got the Iranian Deal“, *Foreign Affairs*, septembrie/octombrie 2018.
11. Burns, *The Back Channel*, pp. 375, 377–381.
12. David E. Sanger și William J. Broad, „Now the Hardest Part: Making the Iran Deal Work“, *New York Times*, 17 octombrie 2015.
13. „Viewpoint: How U.S. Can Reach New Iran Deal – After Trump“, BBC News, 11 noiembrie 2018; comentariile președintelui Donald Trump cu privire la Planul comun și cuprinzător de acțiune, 8 mai 2018.
14. „Rouhani: Iran Will Export Crude Oil“, AP, 4 septembrie 2018.
15. Vali Nasr, *The Shia Revival: How Conflicts Within Islam Will Shape the Future* (New York, Norton, 2016), pp. 114–115, 143; Jeffrey Feitman, „Hezbollah: Revolutionary Iran's Most Successful Export“, Brookings Institution, 17 ianuarie 2019; Kim Ghattas, *Black Wave: Saudi Arabia, Iran, and the Forty-Five Year Rivalry That Unraveled Culture, Religion, and Collective Memory in the Middle East* (New York, Henry Holt, 2020), capitolele 7 și 16.

Capitolul 30

1. Mohamad Bazzi, „King Salman's War“, *Politico*, 25 ianuarie 2015.
2. Joby Warrick, *Black Flags: The Rise of ISIS* (New York, Doubleday, 2015), p. 300.
3. Dexter Filkins, „The Shadow Commander“, *New Yorker*, 30 septembrie 2013; Ali Alfoneh, „Brigadier General Qassem Soleimani: A Biography“, AEI, nr. 1 (ianuarie 2011); Ali Soufan, „Qassem Soleimani and Iran's Unique Regional Strategy“, *CTC Sentinel* 11, nr. 10 (noiembrie 2018).
4. Filkins, „The Shadow Commander“.
5. „Iraq Oil Rush“, *New York Times*, 22 iunie 2008; „Iraq – Systematic Country Diagnostic“, World Bank, februarie 2017.
6. Interviu cu dr. Ashti Hawrami; IHS Markit, „KRG and Iraq Could Reach Oil Export and Revenue Deal in Decembre, According to Turkey“, 4 decembrie 2013.
7. Renad Mansour și Faleh A. Jbr, „The Popular Mobilization Forces and Iraq's Future“, Carnegie Endowment for International Peace, 28 aprilie 2017.
8. Tim Arango *et al.*, „The Iran Cables“, *New York Times*, 19 noiembrie 2019; Strategic Studies Institute și U.S. Army War College Press, *The U.S. Army in the Iraq War*, vol. 2, *Surge and Withdrawal, 2007–2011* (2019), p. 639.
9. Mustafa Salim și Liz Sly, „Widespread Unrest Erupts in Southern Iraq Amid Acute Shortages of Water, Electricity“, *Washington Post*, 14 iulie 2018.

Capitolul 31

1. Robert Gates, *Duty: Memoirs of a Secretary at War* (New York, Knopf, 2014), p. 505; George H.W. Bush și Brent Scowcroft, *A World Transformed* (New York, Knopf, 1998), p. 341.
2. Interviu cu Frank Wisner; Hillary Rodham Clinton, *Hard Choices* (New York, Simon & Schuster, 2014), p. 343; Gates, *Duty*, pp. 505–506.

3. William Burns, *The Back Channel: A Memoir of American Diplomacy and the Case for Its Renewal* (New York, Random House, 2019), p. 466; Gates, *Duty*, p. 507.
4. David D. Kirkpatrick și Steven Lee Myers, „Libya Attack Brings Challenges for U.S.“, *New York Times*, 12 septembrie 2012.
5. Allan R. Millett și Peter Maslowski, *For the Common Defense: A Military History of the United States from 1607 to 2012* (New York, Simon & Schuster, 1994); Souad Mekhennet și Joby Warrick, „U.S. Increasingly Sees Iran's Hand in the Arming of Bahraini Militants“, *Washington Post*, 1 aprilie 2017.
6. Michael Knights și Matthew Levitt, „The Evolution of Shia Insurgency in Bahrain“, The Washington Institute, ianuarie 2018, p. 23.
7. „Interviu cu Syrian President Bashar al-Assad“, *Wall Street Journal*, 31 ianuarie 2011, Jay Solomon, *The Iran Wars* (New York, Random House, 2016), pp. 104–108.
8. Patrick Seale, *Asad: The Struggle for the Middle East* (Berkeley, University of California Press, 1988), p. 352 ; Moshe Ma'oz, *Asad: The Sphinx of Damascus* (New York, Grove Weidenfeld, 1988).
9. Nasser Menhall, Petition to the Legal Adviser, U.S. Department of State, 30 octombrie 2013.
10. James Bennet, „The Enigma of Damascus“, *New York Times Magazine*, 10 iulie 2005.
11. Barack Obama, „The Future of Syria“, blogul Casei Albe, 18 august 2011.
12. C.J. Chivers și Eric Schmitt, „Saudis Step Up Help for Rebels in Syria with Croatian Arms“, *New York Times*, 25 februarie 2013.
13. Martin Dempsey în „Obama at War“, *Frontline*, PBS, sezonul 2015, episodul 10, stenogramă, www.pbs.org/wgbh/frontline/film/obama-at-war/transcript/.
14. Susan Rice, *Tough Love: My Story of the Things Worth Fighting For* (New York, Simon & Schuster, 2019), pp. 362–369; Burns, *Back Channel*, pp. 328–330; Jeffrey Goldberg, „The Obama Doctrine“, *Atlantic*, aprilie 2016.
15. Greg Jaffe, „The Problem with Obama's Account of the Syrian Red Line Incident“, *Washington Post*, 4 octombrie 2016.
16. Mounir al-Rabih, „Hezbollah and Iran in Syria“, The Washington Institute, 13 noiembrie 2017.
17. Despre kurzii sirieni, articole de Robin Wright în *New Yorker*, 4 aprilie, 20 octombrie 2019; United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR – Syria emergency, www.unhcr.org/en-us/syria-emergency.html).
18. Gregory D. Johnsen, *The Last Refuge: Yemen, Al-Qaeda, and America's War in Arabia* (New York, Norton, 2014), capitolul 17; Robert F. Worth, *A Rage for Order: The Middle East in Turmoil from Tahrir Square to ISIS* (New York, Farrar, Straus, and Giroux, 2016), capitolele 4 și 6.
19. Michael Knights, „The Houthi War Machine“, *CTC Sentinel*, septembrie 2018, vol. 11, nr. 8; Nicholas Niarchos, „How the U.S. Is Making the War in Yemen Worse“, *New Yorker*, 15 ianuarie 2018.
20. Gerald M. Feierstein, „Iran's Role in Yemen and Prospect for Peace“, Middle East Institute, 6 decembrie 2018.
21. Peter Salisbury, „Yemen and the Saudi-Iranian «Cold War»“, Chatham House, februarie 2015, pp. 8–9; Sayed Hassan Nasrallah, „The Resistance Axis Triumphs, Israel Panics“, discurs, 18 martie 2017.

22. Sami Aboudi și Stephanie Nebehay, „Saudi Oil Tanker Hit in Houthi Attack off Yemen – Coalition“, Reuters, 3 aprilie 2018.
23. „How – and Why – to the End the War in Yemen“, *The Economist*, 30 noiembrie 2017.
24. Peter Salisbury, „Yemen: National Chaos, Local Order“, Research Paper, Chatham House, decembrie 2017, p. 45.
25. Salisbury în Niarchos, „How the U.S. Is Making the War in Yemen Worse“.
26. Sam Dagher, „What Iran Is Really Up To in Syria“, *The Atlantic*, 14 februarie 2018; Kambiz Foroohar și Ladane Nasser, „Iran Wields Power from Syria to Gulf as Rise Alarms Sunni Rivals“, *Bloomberg*, 18 februarie 2015.

Capitolul 32

1. IHS Markit, „Israel: Oil & Gas Risk Commentary“, august 2019; IHS Markit, „Levantine Basin“, Basin Insights Profile, 19 octombrie 2016.
2. Interviu cu Eli Groner; Shoshanna Solomon, „Octogenarian Geologist“, *Times of Israel*, 18 aprilie 2018.
3. „Hezbollah Issues Fresh Threat“, *The Times of Israel*, 18 februarie 2018; Judah Ari Gross, „With High-Tech Warships“, *The Times of Israel*, 5 februarie 2018.
4. Tarek el-Molla și Yuval Steinitz la CERAWEEK 2019.

Capitolul 33

1. Richard P. Mitchell, *The Society of the Muslim Brothers* (New York, Oxford University Press, 1993), pp. 2, 8–9; Gudrun Krämer, *Hasan al-Banna* (Oxford, Oneworld, 2010), capitolul 2; Eric Trager, *Arab Fall: How the Muslim Brotherhood Won and Lost Egypt in 891 Days* (Washington, D.C., Georgetown University Press, 2016), pp. 46–51.
2. Lawrence Wright, *The Looming Tower: Al Qaeda and the Road to 9/11* (New York, Vintage, 2011), pp. 9, 15.
3. Wright, *The Looming Tower*, pp. 34–35; Fawaz A. Gerges, *Making the Arab World: Nasser, Qutb, and the Clash That Shaped the Middle East* (Princeton, Princeton University Press, 2018), pp. 140–145, 223–232; John Calvert, *Sayyid Qutb and the Origins of Radical Islamism* (New York, Oxford, 2018), pp. 182–187.
4. Yaroslav Trofimov, *The Siege of Mecca: The Forgotten Uprising in Islam's Holiest Shrine and the Birth of al-Qaeda* (New York, Penguin, 2007), p. 7; Robert Lacey, *Inside the Kingdom: Kings, Clerics, Modernists, Terrorists, and the Struggle for Saudi Arabia* (New York, Penguin, 2010), capitolele 2 și 3.
5. Trofimov, *The Siege of Mecca*, p. 248.
6. Shadi Hamid, *The Temptations of Power: Islamists & Illiberal Democracy in the New Middle East* (Oxford: Oxford University Press, 2015), pp. 14–15; Shadi Hamid, „Islamists and the Brotherhood“, în *The Arab Awakening: America and the Transformation of the Middle East* (Washington, D.C., Brookings Institution Press, 2011), pp. 31–34; Shadi Hamid, *Islamic Exceptionalism: How the Struggle over Islam is Reshaping the World* (New York, St. Martin's Press, 2016), p. 80; Eric Trager, *Arab Fall*, pp. 48–55; 94–95; Robert Worth, *A Rage for Order* (New York, Farrar, Straus, and Giroux, 2016), capitolul 5.
7. Wright, *The Looming Tower*, pp. 54–55, 211; Peter Bergen, *The Longest War: The Enduring Conflict Between America and Al-Qaeda* (New York,

- Free Press, 2011), capitolul 2; Steve Coll, *The Bin Ladens: An Arabian Family in the American Century* (New York, Penguin Press, 2008).
8. Thomas Hegghammer, *Jihad in Saudi Arabia: Violence and Pan-Islamism Since 1979* (Cambridge, Cambridge University Press, 2010).
 9. Lukáš Tichý și Jan Eichler, „Terrorist Attacks on the Energy Sector: The Case of Al Qaeda and the Islamic State“, *Studies in Conflict & Terrorism* 41, nr. 6 (2018), pp. 455, 465; Lisa Marshall, „Terrorism and Friendship in Algeria“, *Colorado School of Mines Magazine* 103, nr. 2 (vară, 2013).
 10. Charles Lister, *The Syrian Jihad: Al-Qaeda, the Islamic State and the Evolution of an Insurgency* (New York, Oxford University Press, 2015), p. 192.
 11. Lister, *The Syrian Jihad*, p. 214; David Ignatius, „How Isis Spread in the Middle East“, *Atlantic*, 29 octombrie 2015.
 12. Joby Warrick, *Black Flags: The Rise of ISIS* (New York, Doubleday, 2015), p. 299.
 13. Interviu.
 14. Alissa J. Rubin, „Militant Leader“, *New York Times*, 5 iulie 2014; Warrick, *Black Flags*, pp. 304–305; Liz Sly, „The Hidden Hand“, *Washington Post*, 4 aprilie 2015; Hugh Kennedy, *Caliphate: The History of an Idea* (New York, Basic Books, 2016), pp. 63, 70; Damien McElroy, „Rome Will Be Conquered Next Says Leader of Islamic State“, *Telegraph*, 1 iulie 2014.
 15. „Timeline: The Rise, Spread, and Fall of the Islamic State“, Wilson Center, 28 octombrie 2019.
 16. „In Audio Recording, ISIS Leader Abu Bakr Al-Baghdadi Says Operations Underway, Urges «Caliphate Soldiers» to Free Captives“, MEMRI, 16 septembrie 2019.
 17. Briefing al Departamentului Apărării despre raidul asupra Baghdadi, 30 octombrie 2019, www.defense.gov/Newsroom/Transcripts/Transcript/Article/2004092/dep-of-defense-press-briefing-by-assistant-to-the-secretary-of-defense-f/.

Capitolul 34

1. Neil Hume și Anjli Raval, „Iraq Violence Lights Fuse to Oil Price Spike“, *Financial Times*, 20 iunie 2014.
2. Ali Al-Naimi, *Out of the Desert: My Journey from Nomadic Bedouin to the Heart of Global Oil* (New York, Portfolio/Penguin, 2016), pp. 286–288; Robert McNally, *Crude Volatility: The History and the Future of Boom-Bust Oil Prices* (New York, Columbia University Press, 2017), pp. 212–216; Raf Sanchez, „Barack Obama: Iran Could Be a «Successful Power»“, *Telegraph*, 29 decembrie 2014.
3. „Sheikhs v Shale“, *The Economist*, 12 decembrie 2014; Asjylyn Loder, „Shale Producers Clobbered“, *Bloomberg*, 10 septembrie 2015.
4. Interviu.
5. Ali Al-Naimi, discurs, CERAWEEK, 23 februarie 2016; Al-Naimi, *Out of the Desert*; Daniel Yergin, „The Global Battle for Oil Market Share“, *Wall Street Journal*, 15 decembrie 2015; Wael Mahdi, „Saudi Prince Affirms Oil Strategy as Market Seen as «Excellent»“, *Bloomberg Business*, 28 aprilie 2015.
6. „Meeting with Deputy Crown Prince of Saudi Arabia Mohammad bin Salman Al Saud“, 4 septembrie 2016, <http://en.kremlin.ru/events/president/news/52825>.
7. Rania El Gamal, Alex Lawler și Vladimir Soldatkin, „OPEC Agrees Modest Oil Output Curbs in First Deal Since 2008“, Reuters, 28

septembrie 2016.

8. „OPEC’s Sanusi Barkindo“, Bloomberg TV, 1 decembrie 2016.
9. Jim Burkhard, Bhushan Bahree și Aaron Brady, „The New Math of Oil: The «Inadvertent Swing Supplier» – the United States“, IHS Markit Strategic Report, februarie 2015; Vladimir Soldatkin și Oksana Kobzeva, „Russia Offers to Sell Gas“, Reuters, 8 decembrie 2017.
10. Donald J. Trump, tweet, 20 aprilie 2018.
11. Donald J. Trump, tweet, 22 iunie 2018.
12. „Trump Says He Wants to Go Slower on Sanctions“, Reuters, 5 noiembrie 2018.
13. Ana Vanessa Herrero, „After U.S. Backs Juan Guaidó as Venezuela’s Leader, Maduro Cuts Ties“, *New York Times*, 23 ianuarie 2019.
14. *The Economist*, 11 mai 2019.
15. Rawan Shaif și Jeremy Binnie, „Attack on Saudi Oil Facilities Deepens Regional Malaise“, *Jane’s*, 9 octombrie 2019.
16. Ali Soufan, „Qassem Soleimani and Iran’s Unique Regional Strategy“, *CTC Sentinel*, noiembrie 2018.
17. Peter Baker *et al.*, „7 Days in Ianuarie“, *New York Times*, 12 ianuarie 2020; Parisa Hafezi, „Iran’s Khamenei Stands by Guards“, Reuters, 17 ianuarie 2020.

Capitolul 35

1. Stephen Kalin și Katie Paul, „Saudi Arabia Says It Has Seized over \$100 Billion in Corruption Purge“, Reuters, 30 ianuarie 2018.
2. „Saudi Arabia’s Heir to the Throne Talks to 60 Minutes“, CBS, 9 martie 2018; „Full Transcript of Saudi Crown Prince’s CBS Interview cu Nora O’Donnell, Including Unaired Answers“, Arabia5AM, 1 octombrie 2019.
3. Samia Nakhoul, William Maclean și Marwa Rashad, „Saudi Prince Unveils Sweeping Plans“, Reuters, 25 aprilie 2016; John Kemp, „Saudi Arabia Will Struggle to Kick Its Addiction“, Reuters, 27 aprilie 2016.
4. W.H. Berg către R.W. Hanna, 14 martie 1938, și W.J. Lenahan către L.N. Hamiton, „Declaration of Commercial Production“, 30 octombrie 1938, Chevron archives; telegramă către E.A. Skinner, 4 martie, 1938, Saudi Aramco archives.
5. „Mohammed bin Salman Talks to *Time*“, *Time*, 5 aprilie 2018.
6. Fondul Monetar Internațional, „Saudi Arabia: Selected Issues“, Country Report 19/291, septembrie 2019, p. 4.
7. Ezzoubeir Jabrane, „Grand Mufti of Saudi Arabia: «Concerts and Cinema Are Haram»“, *Morocco World News*, 15 ianuarie 2017; Kristin Smith Diwan, „Let Me Entertain You: Saudi Arabia’s New Enthusiasm for Fun“, Arab Gulf States Institute in Washington, 9 martie 2018.
8. James Lemoyne, „Mideast Tensions; Ban on Driving by Women Reaffirmed by Saudis“, *New York Times*, 15 noiembrie 1990; „Saudi Arabia – Fatwa on Women’s Driving of Automobiles (Shaikh Abdel Aziz Bin Abdallah Bin Baz), 1990“.
9. Kim Mackrael, Paul Vieira și Donna Abdulaziz, „Saudi Students Fret over Future After Order to Leave Canada“, *Wall Street Journal*, 9 august 2018.
10. *The Abu Dhabi Economic Vision for 2030* (Abu Dhabi Economic Council for Development, 2008); Abu Dhabi Chamber și IHS Markit, *Biannual Abu Dhabi Economic Report*, decembrie 2019; „Nearly 50 Years On, Adviser Remembers First Abu Dhabi Master Plan“, *The National*, 14 iunie 2016; „Sheikh Mohammed bin Zayed’s Inspirational Vision“, *The National*, 10 februarie 2015; interviuri.
11. Viziunea pentru 2030, gov.sa/en.

12. „Full Transcript of Saudi Crown Prince’s CBS Interview“, Arabia5AM, 1 octombrie 2019.
13. Fondul Monetar Internațional, „Saudi Arabia: Selected Issues“, Country Report 19/291, septembrie 2019, p. 12.
14. On East Asian „miracle“, Daniel Yergin și Joseph Stanislaw, *The Commanding Heights: The Battle for the World Economy* (New York, Touchstone, 2002), capitolele 6 și 7.
15. „Erdog ˆ an Seeks to Expand Turkey’s Influence in the Middle East Through Diplomacy – and Force“, *The Conversation*, 17 aprilie 2018; „Erdog ˆ an: Turkey Is the Only Country That Can Lead the Muslim World“, *Yeni Şafak*, 15 octombrie 2018.
16. Adam Taylor, „As America Tries to End «Endless Wars», America’s Biggest Mideast Base is Getting Bigger“, *Washington Post*, 21 august 2019.
17. „Interviu cu Muhammad bin Salman“, *The Economist*, 6 ianuarie 2016.
18. „Transcript: Muhammad bin Salman“, *The Economist*, 6 ianuarie 2016.
19. „Saudi Crown Prince Discusses Trump, Aramco, Arrests: Transcript“, *Bloomberg*, 5 octombrie 2018; International Monetary Fund, „Saudi Arabia: Selected Issues“, Country Report 19/291, septembrie 2019, p. 9.

Capitolul 36

1. Clifford Krauss, „Saudi Oil Price Cut“, *New York Times*, 9 martie 2020; Nelli Sharushkina și Amena Bakr, „Saudi-Russia Rift“, *International Oil Daily*, 9 martie 2020; Nelli Sharush, „Russia Braces for Price War“, *International Oil Daily*, 11 martie 2020; interviu cu Aleksandr Novak la canalul de știri Rusia 1, 13 aprilie 2020.
2. „Secin: Low Oil Prices“, Interfax, 20 martie 2020; Joshua Yaffa, „Russian-Saudi Oil War Went Awry“, *The New Yorker*, 15 aprilie 2020.
3. *Mapping the Global Future: Report of the National Intelligence Council’s 2020 Project* (decembrie 2004); Centers for Disease Control and Prevention; Bill Gates Ted Talk, 3 aprilie 2015, https://www.youtube.com/watch?v=6Af6b_wyiwI.
4. Aleksandr Novak interviu, Radio Eho Moskvı, 2 aprilie 2020.
5. Interviu; interviu cu Don Sullivan; 13 martie 2020, scrisoare către prințul moștenitor; 25 martie 2020, scrisoare către Mike Pompeo; Tucker Higgins, „Ted Cruz, Other Senators, Warn Saudis“, CNBC, 30 martie 2020; Lutz Kilian, Michael D. Plante și Xiaoqing Zhou, „How Falling Oil Prices in Early 2020 Weakened the U.S. Economy“, Dallas Federal Reserve, mai 2020.
6. Informarea grupului operativ privind noul coronavirus, 19 martie 2020; Javier Blas, „Trump’s Oil“, *Bloomberg*, 13 aprilie 2020; Informarea grupului operativ privind noul coronavirus, 1 aprilie 2020; Donald J. Trump, Tweet, 2 aprilie 2020.
7. Frank Kane, „Saudi Arabia Calls «Urgent Meeting of Oil Producers»“, *Arab News*, 2 aprilie 2020; Meeting on the Situation in Global Energy Markets, 3 aprilie 2020, website Kremlin.
8. Mohammad Barkindo, Remarks to OPEC+ Ministerial Meeting, 9 aprilie 2020.
9. Informarea grupului operativ privind noul coronavirus, 8 aprilie 2020; Dan Brouillette, Remarks for G20 Extraordinary Energy Ministers Meeting, 10 aprilie 2020; Benoit Faucon, Summer Said și Tim Puko, „U.S., Saudi Arabia, Russia Lead Pact“, *Wall Street Journal*, 12 aprilie 2020; „The Largest Oil Supply Cut in History“, *Oil Market Insight*, IHS Markit, 12 aprilie 2020.

10. Anjali Raval, „Saudi Arabia Says Price War“, *Financial Times*, 14 aprilie 2020; *Petroleum Intelligence Weekly*, 17 aprilie 2020.
11. Jim Burkhard, „Covid-19 Oil Prices“, *Oil Market Briefing*, IHS Markit, 20 aprilie 2020.

PARTEA A V-A

Capitolul 37

1. Interviu cu J.B. Straubel.
2. Interviu cu J.B. Straubel; IHS Markit, „Reinventing the Wheel: The Future of Cars, Oil, Chemicals, and Electric Power“, Part I Report, iunie 2017, p. VI-3; David Keyton, „Three Win Nobel in Chemistry“, *Phys.org*, 9 octombrie 2019.
3. Interviu cu J.B. Straubel.
4. Ashlee Vance, *Elon Musk: Tesla, SpaceX, and the Quest for a Fantastic Future* (Londra, Virgin Books/Penguin, 2016), p. 161; Levi Tillemann, *The Great Race: The Global Quest for the Car of the Future* (New York, Simon & Schuster, 2015), p. 152.
5. Tillemann, *The Great Race*, p. 241.
6. Interviu cu Daniel Akerson.
7. Interviu cu Mary Barra.
8. Interviu cu Mary Barra.
9. Virginia Gewin, „Turning Point: Daniel Carder“, *Nature*, 18 noiembrie 2015; Gregory J. Thompson, „In Use Emissions Testing of Light-Duty Diesel Vehicles in the United States“, Final Report, Center for Alternative Fuels, Engines and Emissions, West Virginia University, 15 mai 2014; Philip E. Ross, „How Engineers at West Virginia University“, *IEEE Spectrum*, 22 septembrie 2015; David Morgan, „West Virginia Engineer“, *Reuters*, 23 septembrie 2015.
10. Chris Reiter și Elisabeth Behrmann, „VW's Diesel Woes Reach \$30 Billion“, *Bloomberg*, 29 septembrie 2017; „VW Diesel Crisis: Timeline“, *Cars.com*, 7 decembrie 2017; „Is Diesel Dead in the EU and Will Electrification Take Its Place?“, IHS Markit AutoIntelligence Strategic Report, 27 noiembrie 2017.
11. Jeff Meyer, „Will Houston Become More Like Oslo: Perspective on City Vehicle Restrictions“, IHS Markit Mobility and Energy Future Strategic Report, mai 2020; Elena Pravettoni, „Cars and the City of the Future: London Case Study“, IHS Markit Mobility and Energy Future Strategic Report, 1 august 2018; „Angela Merkel verteidigt Diesel-Autos“, *Frankfurter Allgemeine*, 23 martie 2017; Kylie MacLellan și Guy Falconbridge, „Electric Cars Win?“, *Reuters*, 26 iulie 2017.
12. Herbert Diess, Speeches: at the Global Board Meeting, 16 ianuarie 2020, 4 noiembrie 2019, 9 septembrie 2019, Annual General Meeting, 14 mai 2019.
13. Jack Ewing, „Volvo, Betting on Electric“, *New York Times*, 5 iulie 2017.
14. Interviu cu Bill Ford; Akiko Fujita, „Toyota Chairman“, *CNBC*, 5 septembrie 2017 (Toyota); Elon Musk | Full Interview | Code Conference 2016, YouTube, 2 iunie 2016, www.youtube.com/watch?v=wixsRI-Sz4.
15. Jim Burkhard, „Electric Geography: Nearly Half of U.S. EVs in One State – California“, IHS Markit Mobility and Energy Future Strategic Report, 22 octombrie 2018.
16. MacLellan și Falconbridge, „Electric Cars Win?“.
17. Interviu (Norvegia); Tillemann, *The Great Race*, p. 180.

18. California Air Resources Board, <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/volkswagen-zero-emission-vehicle-zev-investment-commitment/about>.
19. Tillemann, *The Great Race*, pp. 99, 115.
20. Premasish Das și Xiaonan Feng, „Electricity Takes the Bus“, Strategic Report, IHS Markit, iunie 2018.
21. IHS Markit, „Reinventing the Wheel“, p. IV–10; Jeff Meyer *et al.*, „From «Carrot» to «Stick»: How China’s EV Policy Support Is Evolving“, IHS Markit Mobility and Energy Future Insight, 18 septembrie 2019.
22. *Pulse of Change: Update on LV and EV Sales*, „Global EV Sales in 2019 Edge Out Higher than in 2018 – But Pace of Growth Sharply Decelerates“, 14 februarie 2020, IHS Markit Mobility and Energy Future Insight.
23. „Nitin Gadkari Tells Carmakers: Move to Electric Cars“, NDTV, 7 septembrie 2017.
24. „Inside India’s Messy Electric Vehicle Revolution“, *New York Times*, 22 august 2019; Dharmendra Pradhan și Ajit Jindal, remarci la India Energy Forum by CERAWEEK, 14–16 octombrie 2018.
25. Sintia Radu, „Toyota and Mazda Join Forces“, *Washington Post*, 4 august 2017.
26. India Energy Forum 2017 by CERAWEEK, 8–10 octombrie 2017.
27. *Pulse of Change: Update on LV and EV Sales*, „Global EV Sales“.
28. Interviu cu J. B. Straubel; MIT Energy Initiative, *Insights into Future Mobility* (Cambridge, MA, MIT Energy Initiative 2019); Elena Pravettoni, Sam Huntington și Youmin Rong, „How Fast Are Electric Vehicle Battery Costs Falling“, IHS Markit Power and Renewables Strategic Report, octombrie 2019.
29. IHS Markit Lithium and Battery Materials Service.
30. IHS Markit and Energy Futures Initiative, *Advancing the Landscape of Clean Energy Innovation*, Breakthrough Energy Coalition, februarie 2019.
31. Vaclav Smil, *Energy Transitions: Global and National Perspectives* (Santa Barbara: Praeger, 2017).
32. Interviu cu Bill Ford.

Capitolul 38

1. „Radio-Driven Auto Runs Down Escort“, *New York Times*, 28 iulie 1925; IHS Markit, *Reinventing the Wheel*, pp. III–16.
2. „The DARPA Grand Challenge: Ten Years Later“, DARPA, 13 martie 2014.
3. Interviu cu Sebastian Thrun; Christine O’Toole, „What Drives Red Whittaker“, *Pittsburgh Quarterly*, iarnă, 2018; „The Great Robot Race“, *Nova*, PBS, 28 martie 2006.
4. Interviu cu Sebastian Thrun; „The Great Robot Race“.
5. Interviu cu Sebastian Thrun; Conor Dougherty, „How Larry Page’s Obsession Became Google’s Business“, *New York Times*, 22 ianuarie 2016; Arjun Kharpal, „Google’s Larry Page Disguised Himself“, CNBC, 11 mai 2017.
6. Interviu cu Lawrence Burns; Scott Corwin și Rob Norton, „The Thought Leader Interview: Lawrence Burns“, toamnă 2010; Lawrence Burns și Christopher Shulgin, *Autonomy: The Quest to Build the Driverless Car and How It Will Reshape Our World* (New York, HarperCollins, 2018).
7. Lindsay Chappell, „2007: The Moment Self-Driving Cars Became Real“, *Automotive News*, 19 decembrie 2016.

8. Interviu cu Sebastian Thrun; Sebastian Thrun, „What We’re Driving At“, Google Blog, 9 octombrie 2010.
9. Burkhard Bilger, „Auto Correct“, *New Yorker*, 18 noiembrie 2013.
10. „Taxonomy, and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles“, SAE, 6 iunie 2015, www.sae.org/standards/content/j3016_201806/.
11. Rebecca Yergin, „IoT Update: Navigating the Course of Spectrum for Connected and Automated Vehicle Technologies“, *National Law Review*, 30 noiembrie 2018.
12. National Science and Technology Council and the U.S. Department of Transportation, *Assuring America’s Leadership in Automated Vehicles Technologies: Automated Vehicles 4.0* (Washington D.C., 2020); Rebecca Yergin, „NHTSA Continues to Ramp Up Exploration of Automated Driving Technologies“, Covington & Burling, Blog, aprilie 2020.
13. Marco della Cava, „Garage Startup Uses Deep Learning to Teach Cars to Drive“, *USA Today*, 30 august 2016.

Capitolul 39

1. Interviu cu Garrett Camp; „UberCab“ pitch deck, decembrie 2008.
2. Adam Lashinsky, *Wild Ride: Inside Uber’s Quest for World Domination* (New York, Portfolio/Penguin, 2017), pp. 80–81, 91.
3. Megan Rose Dickey, „Lyft’s Rides Are So Social“, *Business Insider*, 16 martie 2014; Travis Kalanick, Uber Policy White Paper, „Principled Innovation: Addressing the Regulatory Ambiguity“, 12 aprilie 2013.
4. „Didi Chuxing’s Founder Cheng Wei“, *Times of India*, 8 august 2016.
5. Interviu cu Jean Liu.
6. Mike Isaacs, *Super Pumped: The Battle for Uber* (New York, W.W. Norton, 2019), capitolele 27–30; Farhad Manjoo, „Uber’s Lesson“, *New York Times*, 21 iunie 2017; Anita Balakrishnan, „Here’s the Full 13-Page Report of Recommendations for Uber“, CNBC, 13 iunie 2017.

Capitolul 40

1. Michael Sivak, „Younger Persons Are Still Less Likely to Have a Driver’s License Than in the 1980s“, 6 ianuarie 2020, <https://www.greencarcongress.com/2020/01/20200106-sivak.html>.
2. Adrienne LaFrance, „The High-Stakes Race to Rid the World of Human Drivers“, *Atlantic*, 1 decembrie 2015; IHS Markit, „Mobility and Energy Future: 2019 Update“, iulie 2019.
3. Lawrence D. Burns cu Christopher Shulgan, *Autonomy: The Quest to Build the Driverless Car – And How It Will Reshape Our World* (New York, HarperCollins, 2018).
4. Interviu cu Bill Ford.
5. Mike Colias, Tim Higgs și William Boston, „Will Tech Leave Detroit in the Dust?“, *Wall Street Journal*, 20 octombrie 2018.
6. Interviu cu Bill Ford.
7. Interviu cu Mary Barra.
8. Interviu cu Bill Ford.

PARTEA A VI-A

Capitolul 41

1. David Victor, „Deep Decarbonization: A Realistic Way Forward on Climate Change“, *Yale Environment* 360, 28 ianuarie 2020; John Deutch, „Is Net Zero Carbon by 2050 Possible?“, iunie 2020, <https://eartharxiv.org/bvf5c/>. Peter Brimblecombe, „Attitudes and

- Responses Towards Air Pollution in Medieval England“, *Journal of the Air Pollution Control Association* 26, nr. 10 (octombrie 1976), pp. 941–945; R.A. Mott, „Abraham Darby (I and II) the Coal Iron Industry“, *Transactions of the Newcomen Society* 31, nr. 1 (1957); Nancy Cox, „Imagination and Innovation of an Industrial Pioneer: The First Abraham Darby“, *The Industrial Archaeology Review* 12 (1990), pp. 127–144; „Shropshire: Industrial Heritage“, BBC, http://www.bbc.co.uk/shropshire/content/articles/2009/02/12/abraham_d („doubt me“); Barrie Trinder, *The Darbys of Coalbrookdale* (Chichester, UK: Phillimore, 1978), capitolul 2; Barbara Freese, *Coal: A Human History* (New York, Penguin Books, 2004), pp. 24–32.
2. Vaclav Smil, *Energy Transitions: Global and National Perspectives* (Santa Barbara: Praeger, 2017).
 3. Intergovernmental Panel on Climate Change, *Climate Change 2007: The Physical Science Basis* (New York, Cambridge University Press, 2007); Rajendra Pachauri, CERAWEEK, 11 februarie 2008; Gayathri Vaidyanathan, „U.N. Climate Science Body Launches Search to Replace a Strong Leader“, *E&E News*, 25 februarie 2015.
 4. Intergovernmental Panel on Climate Change, *Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II, and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (Geneva: IPCC, 2014); Steven Koonin, „Climate Science Is Not Settled“, *Wall Street Journal*, 19 septembrie 2014.
 5. Mark Landler și Helene Cooper, „After a Bitter Campaign, Forging an Alliance“, *New York Times*, 18 martie 2010; Bruce Einhorn, „Why the US-China Emissions Pact Could Be a Climate Change Breakthrough“, *Bloomberg*, 12 noiembrie 2014.
 6. Fiona Harvey, „Paris Climate Change Agreement“, *Guardian*, 14 decembrie 2015; Suzanne Goldenberg, John Vidal, Lenore Taylor, Adam Vaughan și Fiona Harvey, „Paris Climate Deal“, *Guardian*, 12 decembrie 2015; Declarații ale președintelui Obama cu privire la Acordul de la Paris, 5 octombrie 2016; „Donald Trump Would «Cancel» Paris Climate Deal“, *BBC News*, 27 mai 2016 (Trump).
 7. Global Climate Project, *Global Climate Report 2019*; Daniel Yergin, *The Quest: Energy, Security, and the Remaking of the Modern World* (New York, Penguin, 2011), pp. 422–428.
 8. Greta Thunberg, *No One Is Too Small to Make a Difference* (New York, Penguin, 2019), pp. 10, 62, 96–99; Charlotte Alter, Suyin Haynes și Justin Worland, „2019 Person of the Year – Greta Thunberg“, *Time*, 11 decembrie 2019; Greta Thunberg, Luisa Neubauer și Angela Valenzuela, „Why We Strike Again“, *Project Syndicate*, 29 noiembrie 2019.
 9. Mark Carney, „Breaking the Tragedy of the Horizons – Climate Change and Financial Stability“, *discurs*, 29 septembrie 2015.
 10. „Final Report: Recommendations of the Task Force for Climate-related Financial Disclosures“, Task Force for Climate-related Financial Disclosures, iunie 2017; Larry Fink’s Letter to CEOs, 14 ianuarie 2020; Climate Bonds Initiative 2019; Andrew Edgecliffe-Johnson și Billy Nauman, „Fossil Fuel Divestment Had «Zero» Climate Impact, Says Bill Gates“, *Financial Times*, 17 septembrie 2019.
 11. Valerie Paviolis și Matt Kristofferen, „Delay Second Half of The Game“, *Yale Daily News*, 23 noiembrie 2019; Alan Murray și David Meyer, „Against Oil Divestment“, *Fortune*, 26 noiembrie 2019.
 12. Climate Accountability Institute and Union of Concerned Scientists, „Establishing Accountability for Climate Change Damages: Lessons

from Tobacco Control“, La Jolla, California, 14–15 iunie 2012, www.ucsusa.org/sites/default/files/attach/2016/04/establishing-accountability-climate-change-damages-lessons-tobacco-control.pdf;

Amie Tsang și Stanley Reed, „Guardian Stops Accepting Fossil Fuel Ads“, *New York Times*, 30 ianuarie 2020; Anna Bateson și Hamish Nicklin, „Guardian Will No Longer Accept Fossil Fuel Advertising“, *Guardian*, 29 ianuarie 2020.

by_fcat_HirschmanTabuchi și Nadja Popovich, „How Guilty Should You Feel About Flying?“, *New York Times*, 17 octombrie 2019; „Climate Confessions“, NBC News, <https://www.nbcnews.com/news/specials/climate-confessions-share-solutions-climate-change-n1054791>; James Pickford, „RSC Brings Curtain Down“, *Financial Times*, 2 octombrie 2019.

Capitolul 42

1. Declarația de deschidere la sesiunea plenară a Parlamentului European, Strasbourg, 16 iulie 2019; Ewa Krukowska și Bloomberg, „«A Quantum Leap in Its Ambition»: Europe's Investment Bank“, *Fortune*, 15 noiembrie 2019; Kelly Levin și Chantal Davis, „What Does «Net-Zero Emissions» Mean? 6 Common Questions, Answered“, WRI, 17 septembrie 2019; European Commission, *Supplementary Report on Using the TEG Taxonomy*, iunie 2019; *Final Report on Financing a Sustainable European Economy* (martie 2020).
2. Samuel Petrequin și Raf Casert, „EU Commission President Announces «European Green Deal», *Christian Science Monitor* via Associated Press, 11 decembrie 2019; Jean Pisani-Ferry, „A Credible Decarbonization Agenda Can Help Strengthen Europe's Economy“, Peterson Institute for International Economics, 9 decembrie 2019; European Commission, „Europe's Moment: Repair and Prepare for the Next Generation“, 27 mai 2020; declarație de presă a UE, „Europe's Moment“, 27 mai 2020.
3. Christina Zhao, „Alexandria Ocasio-Cortez Warns, «World Is Going to End in 12 Years»“, *Newsweek*, 22 ianuarie 2019; Green New Deal Fact Sheet, 7 februarie 2019, <https://assets.documentcloud.org/documents/5729035/Green-New-Deal-FAQ.pdf>; „House Resolution 109, Recognizing the Duty of the Federal Government to Create a Green New Deal“, 2 februarie 2019. Pentru o analiză a Green New Deal cu privire la „cum s-a schimbat economia și cum a evoluat guvernul“, vezi Jason Bordoff, „Getting Real About the Green New Deal“, *Democracy Journal*, 25 martie 2019.

Capitolul 43

1. „The Father of Photovoltaics – Martin Green Profile“, ABC, 26 mai 2011.
2. John Fialka, „Why China Is Dominating the Solar Industry“, *Scientific American*, 19 septembrie 2016; Charlie Zhu și Bill Powell, „Special Report: The Rise and Fall of China's Sun King“, Reuters, 18 mai 2013.
3. Martin Green, „How Did Solar Cells Get So Cheap?“, *Joule* 3, nr. 3, 20 martie 2019, pp. 631–633.
4. IHS Markit, *PV Module Supply Chain Tracker*, *PV Installation Tracker*; *PV Supplier Tracker*; Renewable Energy Policy Network for the 21st Century (REN21), *Renewables 2018: Global Status Report*, p. 97.
5. IHS Markit, *Global Renewable Power Market Outlook*, martie 2020.
6. Michael Stothard, „Isabelle Kocher“, *Financial Times*, 15 mai 2016; REN 21, *Renewables 2018*; Christopher Crane, CEO Plenary, Edison Electric Institute Annual Convention, 11 iunie 2019, transcript.

7. IHS Markit Global Energy Scenarios; Varun Sivaram, *Taming the Sun* (Cambridge, MA, MIT Press, 2018), pp. 43–45.
8. Sivaram, *Taming the Sun*, pp. 56, 71.
9. Ernest Moniz *et al.*, *Optionality, Flexibility & Innovation: Pathways for Deep Decarbonization in California* (Washington, D.C., Energy Futures Initiative, mai 2019); Timothy P. Gardner, Michael Stoppard, Dan Clay și Raul Timponi, „Exploring the Efficient Frontier: A Global Perspective on the Gas-Renewables Partnership“, Global Gas Strategic Report, IHS Markit, septembrie 2018.

Capitolul 44

1. IHS Markit și Energy Futures Initiative, *Advancing the Landscape of Clean Energy Innovation Breakthrough Energy Coalition*, februarie 2019, capitolul 3; Third Way, „2019 Advanced Nuclear Map“, octombrie 2019.
2. IHS Markit a lansat un program major de cercetare privind hidrogenul în 2017, care s-a concentrat pe Europa, California și China și continuă prin Forumul pe tema hidrogenului și a gazelor regenerabile.
3. Joeri Rogelj *et al.*, „Mitigation Pathways Compatible with 1.5°C in the Context of Sustainable Development“, în *Special Report: Global Warming of 1.5°C*, Intergovernmental Panel on Climate Change, Geneva, 2018; IPCC, B. Metz *et al.*, ed., *IPCC Special Report on Carbon Dioxide Capture and Storage. Prepared by Working Group III of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (Cambridge, Cambridge University Press, 2005); Francois Bastin *et al.*, „The Global Tree Restoration Potential“, *Science* 365, nr. 6448 (5 iulie 2019), pp. 76–79. Pentru o prezentare generală a opțiunilor vezi U.S. National Petroleum Council, *Meeting the Dual Challenge: A Roadmap to At-Scale Deployment of Carbon Capture, Use, and Storage: Final Report*, 12 decembrie 2019.
4. Salk Institute, Harnessing Plants Initiative, <https://www.salk.edu/harnessing-plants-initiative/>.

Capitolul 45

1. Timipre Sylva, ministrul de stat al resurselor petroliere din Nigeria, remarci la Săptămâna energiei din Rusia, octombrie 2019; WHO *Guidelines for Indoor Air Quality: Household Fuel Combustion* (Geneva: World Health Organization, 2014), „Household Air Pollution and Health“, 8 mai 2018.
2. Government of India, *Economic Survey 2018–2019*, p. 180; Alex Thornton, „7 of the World's 10 Most Polluted Cities“, World Economic Forum, 5 martie 2019.
3. Shreerupa Mitra, ed. *Energizing India: Fueling a Billion Lives* (New Delhi: Rupa Publications, 2019), pp. 13–14.
4. Interviu cu Dharmendra Pradhan.
5. Mitra, *Energizing India*, p. 74.
6. Interviu cu Dharmendra Pradhan.

Capitolul 46

1. Atul Arya, „Whither Energy Transition?“, Blog, 13 decembrie 2019.
2. Remarci, International Energy Forum, Beijing, 5 decembrie 2019; State Council, People's Republic of China, „Premier Calls for High Quality Energy Development“, 11 octombrie 2019, <http://english.www.gov.cn/premier/news/201910/11/contentWS5da08a3fc>
3. IHS Markit Mobility and Energy Future Scenarios 2019.

4. Tsvetana Paraskova, „IEA Chief: EVs Are Not the End of the Oil Era“, OilPrice.com, 22 ianuarie 2019; John Heimlich, „Tracking Impacts of COVID-19“, Airlines for America, 24 aprilie 2020.
5. Fenit Nirappil, „On Patrol with the Enforcer of DC's Plastic Straw Ban“, *Washington Post*, 28 ianuarie 2019.
6. Prachi Patel, „Stemming the Plastic Tide: 10 Rivers Contribute Most of the Plastic in the Oceans“, *Scientific American*, 1 februarie 2018; sursa: Christian Schmidt, Tobias Krauth și Stephan Wagner, „Export of Plastic Debris by Rivers into the Sea“, *Environmental Science and Technology* 51, nr. 21 (7 noiembrie 2017); Jeremy Hess, Daniel Bednarz, Jaeyong Bae și Jessica Pierce, „Petroleum and Health Care: Evaluating and Managing Health Care's Vulnerability to Petroleum Supply Shifts“, *American Journal of Public Health* 101, nr. 9 (2011), pp. 1568–1579; *A Sea Change: Plastics Pathway to Sustainability, Multi-Client Study on Recycling & Sustainability*, IHS Markit, noiembrie 2018.
7. Mark P. Mills, „Testimony Before the U.S. Senate Energy Committee Sources and Uses of Minerals for a Clean Energy Economy“, 16 septembrie 2019.

Concluzie

1. Daniel Yergin și Joseph Stanislaw, *The Commanding Heights: The Battle for the World Economy* (New York, Simon & Schuster, 2002).
2. Interviu; Lee Hsien Loong, „The Endangered Asian Century“, *Foreign Affairs*, iulie–august 2020, pp. 52, 61.
3. Chris Giles, „Richest Nations Face \$17 Trillion Government Debt“, *Financial Times*, 25 mai 2020.

Epilog

1. Lisa Friedman, Simoni Sengupta și Coral Davenport, „Biden, Calling for Action, Commits U.S. to Halving Its Climate Emissions“, *New York Times*, 22 aprilie 2021.
2. Xi Jinping, discurs, Summitul despre climă, 22 aprilie 2021, http://www.xinhuanet.com/english/2021-04/22/c_139899289.htm.
3. Parlamentul European, „MEPs: Put a Carbon Price on Certain EU Imports to Raise Global Climate Ambition“, comunicat de presă, <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/202103041PR99208/meps-put-a-carbon-price-on-certain-eu-imports-to-raise-global-climate-ambition>.
4. Steven E. Koonin, *Unsettled: What Climate Science Tells Us, What It Doesn't, and Why It Matters* (Dallas, BenBella Books, 2021). Koonin a fost prodecan la Cal Tech și subsecretar pentru știință în Departamentul pentru Energie al SUA, în timpul administrației Obama. Vezi și Michael Shellenberger, *Apocalypse Never: Why Environmental Alarmism Hurts Us All* (New York, Harper Collins, 2020).
5. Vezi, de exemplu, Energy Transitions Commission, *Making Clean Electrification Possible: 30 Years to Electrify the World Economy*, aprilie 2021. <https://www.energy-transitions.org/publications/making-dean-electricity-possible>.
6. Narendra Modi, Discurs, CERAWEEK 2021, 5 martie 2021.
7. Interviu cu Noubar Afeyan de Walter Isaacson, CERAWEEK 2021, martie 2021.
8. „The Hidden Cost of Oil“, audiere în fața Comitetului pentru Relații Externe, Senatul Statelor Unite, 3 martie 2006, <https://www.energy-transitions.org/publications/making-dean-electricity-possible>.

<https://www.govinfo.gov/content/pkg/CHRG-109shrg34739/html/CHRG-109shrg34739.htm>.

9. Conversație la CERAWEEK, decembrie 2020.
10. Jack Ewing, „Volvo Plans to Sell Only Electric Cars“, *New York Times*, 2 martie 2021; Daniel Yergin, „How Electric, Self-Driving Cars and Ride-Hailing will Transform the Car Industry“, *Wall Street Journal*, 23 aprilie 2021.
11. Casa Albă, „Executive Order on America’s Supply Chain“, 24 februarie 2021; Comisia Europeană, Critical Raw Materials Resilience: Charting a Path towards Greater Security and Sustainability, 3 septembrie 2020; Thierry Breton în Michael Peel și Henry Sanderson, „EU Sounds Alarm on Critical Raw Materials Shortages“, *Financial Times*, 31 august 2020.
12. *Hindustan Times*, 4 septembrie 2020.
13. Agenția Internațională pentru Energie, The Role of Critical Minerals in Clean Energy Transitions, mai 2021, pp. 5, 8, 11–12, 30, 50, 122, 235, <https://www.iea.org/reports/the-role-of-critical-minerals-in-clean-energy-transitions>; Mark Mills, „Biden’s Not-So-Clean Energy Transition“, *Wall Street Journal*, 11 mai 2021.
14. Agenția Internațională pentru Energie, „Fuel Supply“, în World Energy Investment 2020, decembrie 2020, <https://www.iea.org/reports/world-energy-investment-2020/fuel-supply#abstract>; Agenția Internațională pentru Energie, Net Zero by 2050: A Roadmap for the Global Energy Sector, mai 2021, <https://www.iea.org/reports/net-zero-by-2050>; Fatih Birol, Columbia University Center for Global Energy Policy, 19 mai 2021; Yuka Obayashi și Sonali Paul, „Asia Snubs IEA’s Call“, Reuters, 19 mai 2021 (Japonia); „Nations Dispute IEA’s road map“, *Financial Times*, 24 mai 2021.
15. Casa Albă, „Executive Order on Climate-Related Financial Risk“, 20 mai 2021; Casa Albă, „FACT SHEET: President Biden Directs Agencies to Analyze and Mitigate the Risk Climate Change Poses to Homeowners and Consumers, Businesses and Workers, and the Financial System and Federal Government Itself“, 20 mai 2021; Austin Landis, „President Biden Signs Order to Address Financial Risks of Climate Change“, NYI, 20 mai 2021, <https://www.nyl.com/nyc/all-boroughs/news/2021/05/20/biden-signs-order-financial-risk-climate-change>.
16. Casa Albă, Interim National Security Strategy Guidance, 3 martie 2021; Reuters, 19 ianuarie 2021 (Blinken).
17. Casa Albă, National Security Strategy, februarie 2015.
18. Wang Yi în Ryan Hass, „How China is Responding to Escalating Strategic Competition with the U.S.“, *China Leadership Monitor*, 1 martie 2021, <https://www.brookings.edu/articles/how-china-is-responding-to-escalating-strategic-competition-with-the-us/>; Xi Jinping, discurs, Forumul Economic Mondial, 25 ianuarie 2021, și discurs, Forumul Boao, 20 aprilie 2021, XinhuaNet.; Chris Buckley, „The East is Rising“, *New York Times*, 3 martie 2021 („cea mai mare amenințare“).

FOTOGRAFII



Mark Sykes, stânga, „Mullahul cel Nebun“, a fost expertul britanicilor în Orientul Mijlociu din timpul Primului Război Mondial. El și diplomatul francez François Georges-Picot, dreapta, au desenat o hartă pentru Orientul Mijlociu postbelic, în urma căderii Imperiului Otoman. Contestată de atunci, harta a stat la baza sistemului modern de state-națiuni din zonă.

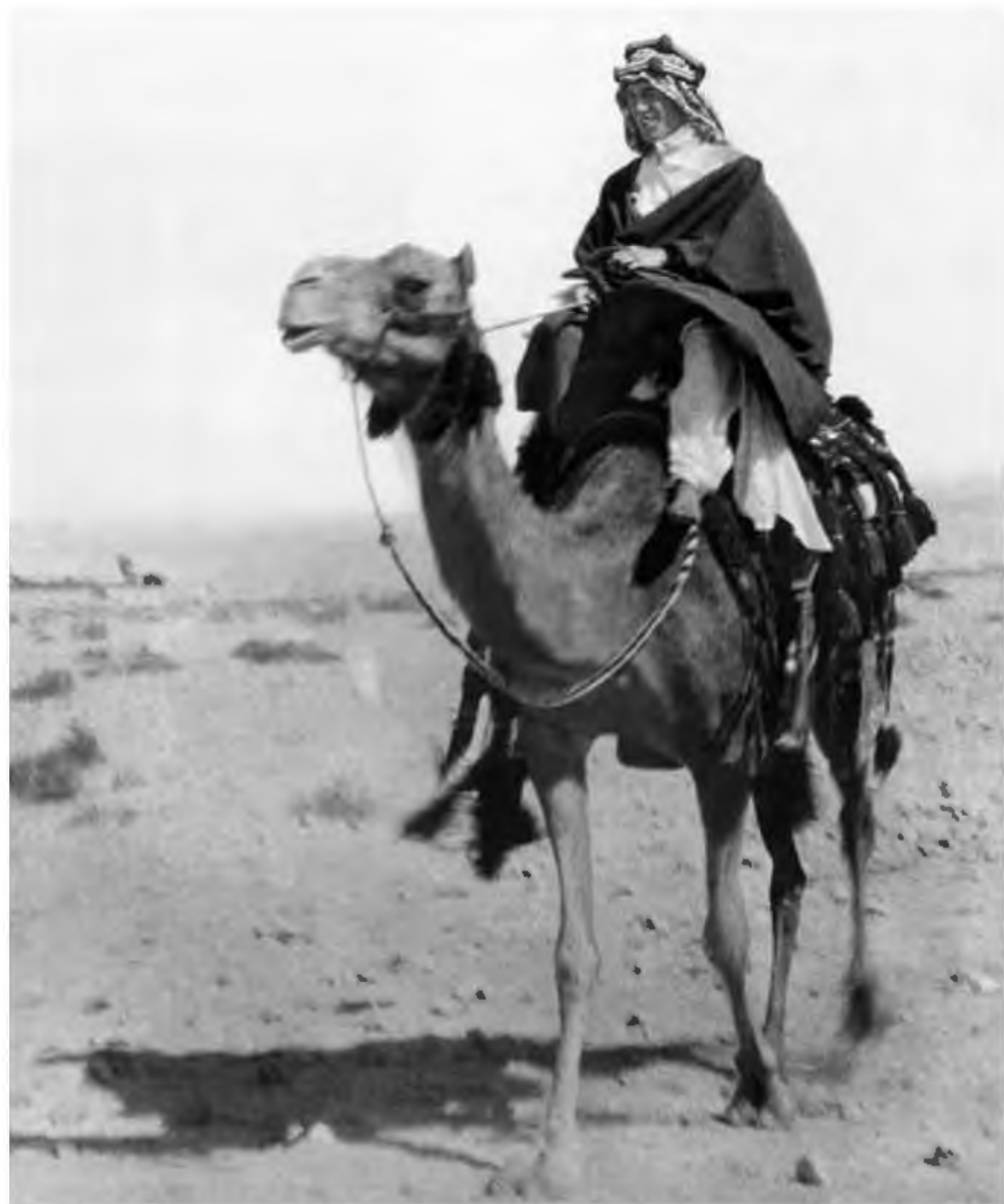


Un jihadist ISIS într-un videoclip de propagandă din 2014 declară: „Am eliminat Sykes-Picot“, în timp ce un buldozer șterge granița dintre Irak și Siria. Secretarul

apărării al SUA spunea că ofensiva-fulger a ISIS în Irak a fost „dincolo de orice am văzut vreodată“.



În 1918, chimistul și liderul sionist Chaim Weizmann, stânga, a călătorit prin Deșertul Arabiei pentru a se întâlni cu prințul Faisal, dreapta, fiul șerifului din Mecca, pentru a discuta despre un „cămin“ al evreilor în Palestina și o „națiune“ arabă. Faisal era la fel de „frumos ca un tablou“, spunea Weizmann.



T.E. Lawrence a ajuns în Orientul Mijlociu în 1910 pentru a lucra ca arheolog. Fiind ofițer britanic de informații în Primul Război Mondial, a ajutat la organizarea Revoltei Arabe împotriva conducătorilor otomani. El a devenit cunoscut ca „Lawrence al Arabiei“.



Hasan al-Banna, un profesor egiptean, a fondat Frăția Musulmană în 1928, pentru a-i salva pe musulmani de „exploatare” și de „umilire”. El spunea: „Răspunsul este islamul”.



În timpul petrecut într-o închisoare egipteană, Sayyid Qutb, liderul militant al Frăției Musulmane, a scris *Pietre de hotar*, care milita pentru „războiul sfânt violent” și care a influențat generații de jihadiști.



În iulie 2014, în Marea Moschee din Mosul, Irak, liderul ISIS Abu Bakr al-Baghdadi a proclamat noul califat, cu el în postura de calif. „Veți cuceri Roma și veți fi stăpânii lumii“, le-a declarat adeptilor lui.



Secretarul de stat SUA John Kerry discută cu ministrul iranian de externe Mohammad Zarif (cu doctoratul luat la Universitatea din Denver), în timpul negocierilor asupra programului nuclear iranian, în 2015. Îi privesc secretarul american al energiei, Ernest Moniz, la stânga, și, la dreapta, Ali Akbar Salehi (doctorat la MIT), șeful agenției atomice din Iran.



Generalul Qassem Soleimani, comandantul Forței Quds („Ierusalim“), brațul internațional al Corpului Gărzii Revoluționare din Iran, a tras sforile în Irak și a pus la cale „axa de rezistență“ de-a lungul Orientului Mijlociu. Câmpul de luptă, spunea el, era „un alt fel de paradis“. A fost ucis de o dronă americană în 2020.



Militanții Houthi din Yemen aplaudă lansarea unei rachete balistice spre Arabia Saudită. Războiul civil din Yemen a provocat o criză umanitară uriașă.

INSIDE: AN ESSAY ON THE SUBURBANISATION OF THE WORLD

The Economist

DECEMBER 8TH - 14TH 2014

[Economist.com](http://economist.com)

Technology Quarterly

Shinzo Abe's last chance

Boost your business with a drone

P.D. James, queen of the sleuths

Our books of the year

Sheikhs v shale

The new economics of oil



O creștere a producției de petrol de șist din SUA – cea mai mare și mai rapidă creștere înregistrată vreodată în istoria producției de petrol – a creat un surplus global și a pregătit scena pentru prăbușirea prețului din 2014–2015. Atât producătorii de țiței din SUA, cât și țările exportatoare de petrol au fost lovite din plin.



Eșecul țărilor OPEC și non-OPEC de a cădea de acord asupra unor reduceri ale producției a declanșat prăbușirea prețului petrolului. „Am lăsat la latitudinea

pieței“, spunea ministrul saudit al petrolului, Ali Al-Naimi.



Liderul suprem al Iranului, Ali Khamenei, îl îmbrățișează pe liderul sirian Bashar al-Assad la Teheran. Gărzile Revoluționare iraniene și milițiile šiite au asigurat supraviețuirea regimului lui Assad în războiul civil din Siria, în timp ce mai mult de jumătate din populație a fost fie omorâtă, fie strămutată, fie a fugit din țară.



Rachetele și dronele iraniene au lovit instalațiile saudite de procesare a petrolului la Abqaiq și Khurais în septembrie 2019, provocând cea mai mare problemă care a avut loc vreodată în ceea ce privește rezervele de petrol ale lumii. Dar panica s-a dovedit scurtă pe piața petrolului, pentru că Saudi Aramco a reparat urgent facilitățile. Iar șistul american a schimbat psihologia pieței mondiale a petrolului.



Leviathan, câmpul gazeifer gigantic al Israelului, a intrat în producție în 2019, marcând debutul „Mediteranei de Est” ca nouă provincie a energiei și posibil exportator în Europa – și este critic pentru a pune capăt dependenței aproape totale a Israelului de importurile de energie.



Regele Abdul Aziz a fost încântat când i s-a spus în 1938 că se descoperise petrol în Arabia Saudită, transformând-o în cel de-al 22-lea producător din lume. Unii insistaseră că petrolul „nu avea să fie găsit niciodată”, spunea regele. „Dar mereu am crezut că se înșală.”



„Epoca 1979 s-a terminat“, a spus prințul moștenitor Mohammed bin Salman în 2017. El a lansat ambițiosul proiect Viziunea pentru 2030 pentru a moderniza țara și a-i reduce dependența de petrol. Aici, stă sub o fotografie a bunicului său, regele Abdul Aziz.



Regele saudit Salman examinează un șoim arctic, cea mai mare dintre speciile de șoimi, un dar de la președintele rus Vladimir Putin, aflat în 2019 într-o vizită de stat în Arabia Saudită.



Thomas Edison a promovat autoturismul electric, dar nu a avut succes. Un secol mai târziu, Elon Musk a prezentat Tesla Roadster, spunând: „Până azi, toate mașinile electrice au fost nasoale“.



Trimis la țară ca muncitor în timpul Revoluției Culturale din China, în anii 1960, Wan Gang a demontat motoare de tractor. Ani mai târziu, ca ministru al științei și

tehnologiei, a profitat de „fereastră strategică“ a autoturismului electric. Astăzi, jumătate din piața globală a mașinilor electrice este în China.



„Oamenii continuă să se deplaseze fizic din punctul A în punctul B“, spune Mary Barra, președinte și director general al General Motors. „Dar vor avea numeroase modalități de a o face.“ Scopul ei este „zero emisii, zero accidente și zero ambuteiaje“.



Sebastian Thrun și echipa sa sărbătoresc victoria lui „Stanley“, Volkswagenul lor fără șofer, care a acoperit 212 kilometri în deșertul din Nevada la Grand Challenge din 2005. „Pentru prima dată“, declara Thrun, „mașina a luat toate deciziile.“



Garrett Camp și Travis Kalanick au urcat în Turnul Eiffel din Paris în timpul unui viscol și au cimentat ideea unui „taxi mai bun” – o companie de *ride hailing* bazată pe smartphone. Aceasta va deveni Uber.



Bill Ford, președinte executiv al Ford Motor Company, stând lângă un Model T construit de străbunicul său, la cea de-a 100-a aniversare a companiei. „Aș vrea ca Ford să funcționeze încă 100 de ani”, spune el. „Veți trăi într-o lume în care veți

avea motoare cu combustie internă, hibridi electrici și mașini 100% electrice. Pe parcurs, schimbarea va avea loc.“



O călătorie în Tibet a convins-o pe Jean Liu că a făcut alegerea bună când a plecat din lumea băncilor de investiții pentru a se alătura unui start-up numit DiDi. În prezent, este președinta DiDi – care înseamnă „tit-tit“ în chineză și este cea mai mare companie de *ride hailing* din lume.



Un moment-cheie pentru prima „tranziție energetică“ a fost în 1709, când Abraham Darby, un fierar din satul englez Coalbrookdale, a înlocuit lemnul cu cărbunele pentru a face fier și a „pavat drumul Revoluției industriale“.



Conferința de la Paris, desfășurată în decembrie 2015, are drept scop să prevină creșterea temperaturilor cu mai mult de două grade Celsius de la nivelurile preindustriale. Acum există două ere pentru energie și climă: „Înainte de Paris“ și „După Paris“.



Membra Camerei Reprezentanților Alexandria Ocasio-Cortez și senatorul Ed Markey dezvăluie „Noul Plan Verde“, în 2019, care va folosi „mari investiții federale“ pentru a elimina petrolul, gazul și cărbunele și a transforma Statele Unite într-o țară cu zero emisii de carbon până în 2030.



În august 2018, Greta Thunberg, care avea atunci 15 ani, a chiulit de la școală pentru a protesta împotriva problemelor climatice. În ceva mai mult de un an, a devenit un fenomen global, cu milioane de urmăritori pe Twitter, un discurs la

Summitul asupra Climei de la Națiunile Unite și o candidatură la titlul de Persoana Anului acordat de revista *Time*.



Tehnologia fotovoltaică „este un pic magică”, spune cercetătorul pionier în energia solară Martin Green. „Lumina solară doar cade pe acest material inert și obții direct electricitate.”



Panouri solare instalate pe o clădire de birouri în China. Costurile energiei solare au scăzut cu un extraordinar 85% în curs de un deceniu, iar aceasta s-a dezvoltat foarte mult. China reprezintă jumătate din piața globală.



Muncitori asamblează celule solare într-o fabrică din China, țară care furnizează 70% din celulele solare ale lumii.



Aproape trei miliarde de oameni nu au acces la energia produsă în scop comercial și depind, în schimb, de lemn, de resturi vegetale și de reziduuri animale, pentru gătit și încălzit. Poluarea aerului din interiorul locuințelor care rezultă din arderea acestor materiale, spune Organizația Mondială a Sănătății, este „cel mai mare risc de mediu la adresa sănătății din lume, în acest moment“.



Platforma continentală este noua frontieră pentru energia eoliană. Aici, o navă execută lucrări de întreținere la una dintre cele 150 de turbine din Parcul Eolian Gemini, care acoperă aproape 42 de kilometri pătrați în largul coastelor Țărilor de Jos.



Secretarul general al OPEC, Mohammad Barkindo, stânga, împreună cu ministrul saudit al petrolului, prințul Abdulaziz bin Salman, și ministrul rus al energiei, Aleksandr Novak, cei doi lideri ai OPEC+. Noul grup s-a destrămat, dar apoi s-a reunit pentru cea mai mare reducere a producției de petrol din istorie, înțelegere intermediată de Statele Unite.



Membri ai Camerei Reprezentațiilor din SUA purtând măști, inclusiv speakerul Camerei, Nancy Pelosi, centru, s-au întors la Capitoliu în timpul pandemiei, în 2020, pentru a vota pachetul de ajutor financiar de 484 de miliarde de dolari.



La câteva ore după investirea sa, Joe Biden a semnat un ordin executiv confirmând „angajamentul pe care mi l-am luat de a reveni în Acordul climatic de la Paris“, subliniind astfel că clima va fi un pilon al administrației sale.



George Mitchell, stânga, era hotărât să extragă gaz natural din roci de șist. Oamenii spuneau că este imposibil, dar el s-a încăpățânat. Iar compania lui avea nevoie de gaz pentru a aproviziona orașul Chicago.



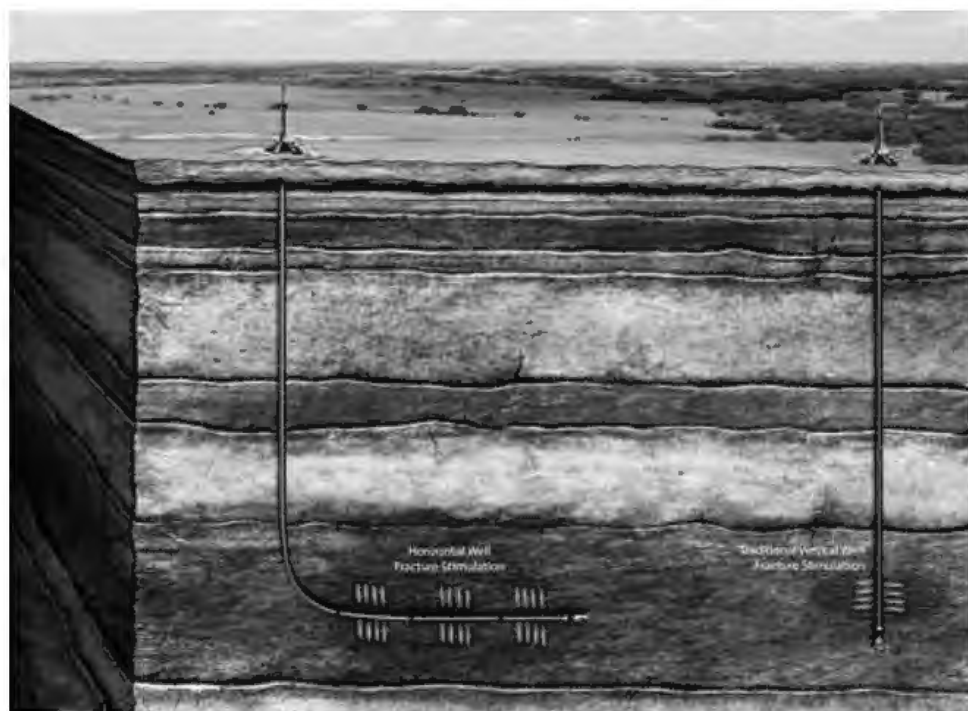
În 2016, un tanc petrolier a trecut prin Canalul Panama extins, ducând primul transport de gaz natural lichefiat (GNL) din SUA către China. Exporturile de gaz și de petrol încep acum să cântărească serios în bătăliile comerciale dintre SUA și China.



Yuhuang Chemicals din China a făcut o investiție de mai multe miliarde de dolari în St. James Parish, Louisiana, tocmai datorită gazului natural ieftin. A cumpărat, de asemenea, fostul liceu, acest lucru permițând autorităților să construiască unul nou.



În 2010, Mark Papa a prezis că petrolul de șist urma să fie un „avantaj care va schimba jocul” din America de Nord. Avea să se dovedească un avantaj care va schimba jocul global.



Bazinul Permian din vestul Texasului și din New Mexico este acum cea de-a doua zonă de producție ca mărime, făcând ca Statele Unite să devină cel mai mare producător mondial de petrol în 2018, devansând Arabia Saudită și Rusia. Forajul orizontal furnizează acces la numeroase zone care conțin petrol de șist.



Președintele Donald Trump i-a spus premierului Indiei, Narendra Modi, că abia așteaptă ca India să cumpere mai mult GNL. Dar, a adăugat, încerca „să urce un pic prețul“.



Cum prețurile la benzină erau mari în 2012, Barack Obama a zburat către un nod de conducte de transport din Cushing, Oklahoma, pentru a declara că administrația lui avea „să taie din rădăcină” birocrăția pentru a „finaliza” construcția segmentului sudic al conductei Keystone, care trebuie să înceapă în Canada.



În 2016 și 2017, protestatarii au încercat să blocheze ultima bucată a conductei Dakota Access, construită pentru a transporta petrolul nou-descoperit în Bakken, Dakota de Nord, în locul utilizării a 740 de vagoane pe zi.



„Tehnocrații ne-au înșelat“, a spus președintele mexican Andrés Manuel López Obrador, care a restricționat investițiile noi în energie în Mexic și a căutat să refacă „suveranitatea“ companiei petroliere de stat, Pemex.



O familie din Rusia privește șocată cum, în decembrie 1991, președintele Mihail Gorbaciov anunță moartea Uniunii Sovietice.



„Judocanul“ Vladimir Putin aplică ceea ce a învățat la judo nu doar pe tatami, ci și pe scena mondială, profitând de deschideri și de slăbiciuni pentru a reface statutul de mare putere al Rusiei.



Cancelarul german Angela Merkel și președintele rus de atunci Dmitri Medvedev, în centru, deschid valva pentru a inaugura prima conductă Nord Stream, aducând gazul natural rusesc, pe sub Marea Baltică, direct în Germania. Uniunea Europeană l-a numit un „proiect energetic prioritar“.



Vreme de multe decenii, s-a tot dezbătut despre câtă putere politică avea să câștige Moscova de pe urma faptului că Europa importa petrol și gaze naturale din Uniunea Sovietică și acum din Rusia, fapt demonstrat și de acest articol din 1961.



O barjă specializată montează o conductă sub Marea Baltică în 2019, pentru proiectul controversat Nord Stream 2, care este menit a transporta gaz suplimentar în Germania. Sancțiunile americane au făcut ca lucrul să se oprească chiar înainte de finalizare, tensionând relațiile SUA–Germania.



În 1564, conducătorul cazacilor Bohdan Hmelnițki, căutând un nou aliat pentru un război împotriva Poloniei, a jurat credință țarului Moscovei – povești diferite despre acest eveniment se află în centrul luptei de azi dintre Rusia și Ucraina.



După ce președintele prorus al Ucrainei a fugit, confruntat cu proteste populare uriașe în 2014, „omuleții verzi” – forțele paramilitare ruse – au apărut brusc în Crimeea. Rusia a anexat Crimeea, ducând la sancțiuni occidentale și la un nou război rece.



Președintele ucrainean Volodimir Zelenski se întâlnește cu Donald Trump în 2019, la două luni după ce un telefon între ei a declanșat procesul de punere sub acuzare a lui Trump de către Camera Reprezentanților a SUA și apoi de achitare de către Senat în 2020.



Volodimir Zelenski a plecat de la a juca rolul unui profesor devenit președinte în comedia *Slujitorul poporului* difuzată de televiziunea ucraineană și a ajuns chiar președintele Ucrainei – având de-a face nu doar cu Rusia, ci și cu Statele Unite.



Un om de știință ținând în mână o fotografie a unui steag rusesc din titan plantat la peste 4 200 de metri sub Polul Nord. Acesta simbolizează pretențiile Rusiei asupra Oceanului Arctic, incluzând Ruta Mării Nordului care este esențială pentru transportul GNL rusesc în Asia.



La „capătul pământului“ pe o peninsulă arctică îndepărtată, Yamal LNG s-a dezvoltat în ciuda scepticismului tuturor. Rusia va deveni unul dintre cei mai mari exportatori de GNL din lume, capabilă să traverseze gheața spre est, către Asia, sau spre vest, către Europa.



Diplomația clătitelor și pivotarea Rusiei către est. Președintele rus Vladimir Putin îi explică președintelui chinez Xi Jinping cum să facă blinii – clătite rusești –, în 2018. În același timp, armata chineză lua parte la marile jocuri de război ale Rusiei din Extremul Orient.



Uriașul gazoduct „Puterea Siberiei“ transportă gaz natural rusesc în China. Proiect extrem de important pentru Putin – în această fotografie, semnează pe conductă, l-a numit „un eveniment cu adevărat istoric“ pentru Rusia și China.



Zheng He, amiralul chinez din secolul al XV-lea cunoscut drept „Eunucul cu Trei Giuvaiere“, a condus „vase cu comori“ gigantice tocmai în Africa. Șters din istorie după moartea lui, el personifică în prezent pretențiile istorice ale Chinei asupra Mării Chinei de Sud.



Marina Regală britanică învinge China în Primul Război al Opiului, 1839–1841, dând Marii Britanii controlul asupra Hong Kongului și inițiind ceea ce China numește „Secolul umilinței”.



În 1936, geograful chinez Bai Meichu a desenat o hartă care descria Marea Chinei de Sud drept ape chineze. „Să îți iubești națiunea este o prioritate când înveți geografie”, spunea el. Harta lui, descrisă ca fiind „adânc gravată în inima și mintea poporului chinez”, reprezintă baza pentru actuala Linie a celor nouă puncte.



La scurtă vreme după ce a devenit secretar al Partidului Comunist din China, în 2012, Xi Jinping i-a condus pe membrii din Politburo la expoziția „Secolul umilinței” de la Muzeul Național. „Acum toată lumea vorbește despre visul chinezesc”, spunea el.



Un ambuteiaj în Beijing. În 2019, în China s-au vândut 25 de milioane de mașini noi, spre deosebire de doar 17 milioane în Statele Unite. Consumul de petrol al Chinei s-a triplat din 2000; acum importă 75% din țițeiul de care are nevoie.



China a revendicat aproape 1 300 de hectare din Marea Chinei de Sud, pe care le-a transformat în baze militare. Pista de pe reciful Subi, din Insulele Spratly, are aproape 3,6 kilometri lungime.



Un vas al Gărzii de Coastă chineze, sus, își îndreaptă tunul cu apă în direcția unei nave vietnameze în 2014, drept „cea mai blândă măsură pe care o putem lua“, în disputa pentru drepturile asupra petrolului și gazelor din Marea Chinei de Sud, după ce vasul gigantic chinezesc *HD-981*, jos, și-a început forajele de explorare.



„Containerizarea“ a fost cea mai bună idee pe care Malcom „O Idee Într-un Minut“ McLean a avut-o vreodată – „cea mai semnificativă evoluție în navigație de la trecerea de la vasul cu pânze la puterea aburului“. Aceasta a unit economia globală, permițând Chinei să devină „atelierul lumii“.



Un mare vas cu containere în portul din Shanghai. Șapte din cele zece porturi de containere cele mai mari din lume se află în China.



Președintele chinez Xi Jinping li se adresează conducătorilor a 40 de state la forumul de la Beijing pentru „O centură, un drum“, care are ca țel realizarea unei

investiții estimate de 1,4 trilioane de dolari în infrastructură și energie în zeci de țări. China nu are „nici o intenție“, spunea Xi, „de a interveni în afacerile interne ale altor țări“.



Khorgas era un punct de trecere prin munți pe vechiul Drum al Mătăsii. Azi, la granița dintre China și Kazahstan, este „portul pe uscat“ gigantic de unde se expediază containere pline cu bunuri din China în Europa.





În *Kung Fu Yoga*, vizionat la Festivalul Internațional de Film Drumul Mătăsii din China, arheologii indieni și cei chinezi fac echipă pentru a căuta o comoară antică. Arheologul indian spune că o cooperare între cele două țări ar fi „pe linia politicii O centură, un drum“. „Bine spus“, răspunde arheologul chinez, în timp ce profesorul său, jucat de Jackie Chan, se uită aprobator.